

LA BATTAGLIA D'INGHILTERRA

di Emilio Bonaiti

*Mai, nel campo delle umane lotte, tanto fu dovuto
da un così gran numero di uomini a così pochi.
Winston Churchill*

Prologo - La Royal Air Force - La Luftwaffe - La Regia Aeronautica - La Battaglia - La battaglia nella Battaglia - I piloti.

Prologo

Quando i Francesi ne ebbero abbastanza, rifiutarono di continuare la lotta in Africa e uscirono dalla guerra, con il represso sollievo dell'Armée e dei suoi aureolati generali. A fatica, il B.E.F British Expeditionary Force riguadagnò il suolo britannico abbandonando mezzi motorizzati, materiali, armamenti pesanti e le scarpe di molti soldati perdute sulla spiaggia di Dunkerque.

Politici, militari e politologi di tutto il mondo arrivarono alla facile conclusione che il conflitto europeo, non ancora mondiale, era giunto al termine, la Germania, fiancheggiata dall'Italia fascista, avendo alle spalle il trepido alleato sovietico, estendeva il suo dominio a tutto il continente. Austria e Cecoslovacchia erano state liquidate, Polonia, Norvegia, Danimarca, Belgio, Olanda e Francia sbaragliate, Spagna, Ungheria, Romania, Bulgaria e la nuova Slovacchia si erano schierate al suo fianco, Portogallo, Svizzera e Svezia continuavano in una politica di stretta neutralità, sforzandosi di non irritare Hitler; sulla sfortunata Grecia si addensava (spezzeremo le reni alla Grecia) la minaccia mussoliniana, mentre la coraggiosa Jugoslavia si sarebbe in pochi giorni sfasciata sotto i colpi dell'Asse.

Lo stato maggiore tedesco era rimasto sorpreso dal rapido crollo della Francia e non aveva approntato piani per un'invasione della Gran Bretagna. Si può parlare di uno stato di disagio nell'affrontare il problema che, per la prima volta nella storia delle forze armate tedesche, si poneva: l'attraversamento di un

braccio di mare per invadere una nazione estremamente risoluta che aveva distrutto l'Invincibile Armada e la flotta napoleonica.

In Germania la certezza della vittoria era assoluta e durerà nel tempo. Il 22 giugno 1940 viene conferito a Funk l'incarico di preparare: "La costruzione dell'economia dopo la fine del conflitto", il 30 giugno il generale Jodl, capo della Sezione operazioni dello stato maggiore, annota: "La definitiva vittoria tedesca sull'Inghilterra è ormai solo questione di tempo. Il nemico non è più in grado di svolgere operazioni offensive su larga scala".

Un documento elaborato dal Reparto L del *Wehrmachtführungsstab* (Reparto di difesa nazionale dello stato maggiore dell'OKW) per i colloqui tra Keitel e Badoglio del novembre 1940 iniziava: "La guerra è già vinta [...] per concluderla manca solo di costringere l'Inghilterra ad ammettere che l'ha persa", cosa che il popolo inglese, definito nella stessa occasione dal capo di stato maggiore generale italiano: "Un popolo di pecoroni ma duro e resistente", non aveva capito. Sulla stessa onda era il generale Halder, il quale il 13 novembre dello stesso anno, aggiunge: "La guerra è vinta, non può più essere perduta, deve solo essere portata a termine".

Churchill, all'epoca aveva 66 anni, rifiuta la pace e galvanizza il popolo inglese con discorsi che passeranno alla storia. Quando diventa primo ministro promette: "*I have nothing to offer but blood, tail, tears and sweat*". Il quattro giugno dopo Dunkerque: "Noi combatteremo in Francia, noi combatteremo sui mari e sugli oceani, noi combatteremo con crescente fiducia e crescente forza nell'aria. Noi difenderemo la nostra Isola, a qualunque costo. Noi combatteremo sulle spiagge, noi combatteremo nei luoghi di sbarco, noi combatteremo sui campi e sulle strade, noi combatteremo sulle colline; noi non ci arrenderemo mai"

Liddell Hart, nella sua opera sul secondo conflitto mondiale¹, paragona questo popolo a un: "Bulldog in tutta la sua sublime stupidità", ma era un bulldog con denti di acciaio.

Il sei luglio Radio Berlino trasmette per la prima volta *Denn wir fahren gegen England* (Noi moviamo contro l'Inghilterra) che Galland, ma lo riporta solo nelle sue memorie, trovava insopportabile.

Hitler il 16 luglio, non essendo giunta nessuna parola "ragionevole" da Londra, diramò la Direttiva n.16 sulla preparazione per un'operazione contro l'Inghilterra: "Poiché l'Inghilterra, nonostante la sua disperata situazione militare continua a non mostrare segni di voler addivenire a trattative, ho deciso di

¹ Liddell Hart, B.H., *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, 1970

preparare una grande operazione e di eliminare l'Inghilterra come base e sostegno della guerra contro la Germania: se sarà necessario occuperemo tutta l'isola". Conferma il piano messo a punto dall'esercito, stabilisce che i preparativi dovevano essere completati per metà agosto e che lo sbarco andava effettuato entro e non oltre la fine di settembre. L'aeronautica britannica doveva essere eliminata in modo da non costituire un ostacolo allo sbarco. Lo stesso per la marina, anche ad opera degli Italiani nel Mediterraneo.

Nasce l'operazione Seelöwe, Leone Marino.

Il 20 luglio, davanti al Reichstag e a una nutrita coorte di altissimi ufficiali, il vittorioso caporale celebra la vittoria con un discorso in cui se ne attribuisce il merito e nuovamente invita il governo britannico a intraprendere trattative di pace. Nell'occasione promuove i *general der Flieger* Erhard Milch, ispettore generale, Albert Kesselring comandante della Luftflotte 2 e Hugo Sperrle della Luftflotte 3, a *generalfeldmarschall*.

Pur con un morale alle stelle e in un clima di ottimismo cementato dalle battaglie vinte, i piani affidati al maresciallo von Rundstedt, comandante del Gruppo di Armate B, vennero portati avanti con lentezza. 260.000 soldati su due ondate con quattro divisioni corazzate dovevano investire la costa inglese tra Folkstone, Brighton e la Lyme Bay.

Nel dopoguerra, interrogato da ufficiali alleati, il maresciallo Rundstedt sostenne che: "La progettata invasione dell'Inghilterra era un'assurdità, dal momento che non disponevamo di una flotta adatta". Il giornalista americano William Shirer, all'epoca corrispondente a Berlino, recatosi sulla Manica scrisse: "[...] i tedeschi stavano effettivamente bluffando. Da ciò che potevo vedere, essi non avevano assolutamente i mezzi per far attraversare la Manica alle loro truppe². La marina propose uno sbarco nello stretto di Dover, che distava 34 chilometri da Calais, i cui lati dovevano essere "barricati" con la creazione di estesi campi minati, sostenuti dalle forze navali. Nel diario di Halder si legge: "La conversazione portò solo a confermare l'esistenza di un'irrimediabile divergenza" tra generali e ammiragli".

Gettata senza parsimonia nella conquista della Norvegia, un autentico colpo di mano, La Germania ne era uscita con le ossa rotte. Gravemente danneggiate le corazzate *Scharnhorst*, *Gneisenau* e la corazzata tascabile *Lützow*. Tre incrociatori su otto e dieci cacciatorpediniere su 20 affondati. L'incrociatore leggero *Königsberg* fu la prima nave da guerra affondata

² Shirer, William: *Storia del terzo Reich*, Torino, 1963.

dall'aeronautica, ma i tardivi difensori delle navi da battaglia sostennero che era stato affondato all'ormeggio. Gli Alleati persero una portaerei, la *Glorious*, l'unica in tutta la guerra affondata da navi da guerra, due incrociatori, nove caccia e sei sommergibili.

Il pensiero corre alla cautelosa tattica impiegata dalla flotta italiana, che finì la guerra senza la perdita di una corazzata.

Nella Direttiva n.17 Per la condotta della guerra aerea e navale contro l'Inghilterra, emanata il 3 agosto, Hitler ordina: "L'aviazione tedesca dovrà soggiogare l'aviazione inglese con tutte le forze al suo comando, nel più breve termine possibile [...] Gli attacchi dovranno in primo luogo essere diretti contro le formazioni in volo, le loro basi a terra e la loro organizzazione aeronautica e a quella che produce armi per la difesa contraerea [...] la guerra aerea può avere inizio il 5 agosto o successivamente. Il momento esatto deve essere deciso dalla stessa aeronautica dopo che sia stata terminata la sua preparazione alla luce della situazione meteorologica". Al n.5 della stessa Direttiva specifica di riservarsi il diritto di decidere attacchi terroristici come rappresaglia.

Con straordinaria rapidità si provvide alla creazione di nuovi campi d'aviazione e delle relative strutture, alla sistemazione di quelli già esistenti danneggiati nell'offensiva, allo spostamento in avanti di tutta la complessa macchina organizzativa.

Va sempre ricordato che i servizi logistici dell'arma aerea per loro natura hanno enormi problemi nello spostamento e nella risistemazione su nuove basi.

La Luftwaffe, che aveva perduto circa 1400 velivoli nel corso delle operazioni in Francia, aveva a disposizione una cinquantina di basi operative nella Francia del Nord e nei Paesi Bassi e il controllo di tutta la costa francese, belga, olandese, danese e norvegese, con possibilità di proiettare l'attacco simultaneamente in moltissime località britanniche.

Colpisce però la mancanza di risolutezza di Hitler, ben diversa dalla grintosa audacia con cui aveva portato a termine le precedenti operazioni. Si trovava, per usare una metafora, nella situazione di un pistolero del West che affronta il suo avversario con un solo colpo nella pistola. Era infatti ben consapevole di quanto sarebbero state preoccupanti le conseguenze di un fallimento agli occhi dell'Europa e del mondo. Si resta oltretutto perplessi di fronte all'organizzazione germanica. Il materiale disponibile era estremamente abborracciato, chiatte fluviali, barconi e rimorchiatori. Non esistevano mezzi da sbarco paragonabili a quelli messi in campo dagli Alleati quattro anni dopo, quando, per l'operazione Overlord furono impiegati 6 corazzate, 27 incrociatori, 164 cacciatorpediniere, 3400 bombardieri, 5400 caccia, 6500 mezzi da sbarco.

Mario Forti³ calcola in 168 le imbarcazioni atte al trasporto delle truppe, 397 le bettoline per il trasporto di materiali e truppe, 1300 chiatte non motorizzate, 360 rimorchiatori e un numero imprecisato di motoscafi e panfili ormeggiati nei porti di Boulogne, Calais e Dunkerque. Liddell Hart parla di 155 trasporti truppe, 3000 imbarcazioni minori, 1720 chiatte, 470 rimorchiatori e 1160 motobarche. Rossi Fantonetti⁴ di 168 navi da trasporto, 1910 chiatte, 419 rimorchiatori, 1500 barche di vario tipo.

La Royal AirForce

La Royal Air Force, nata dalla fusione del Royal Flying Corps e del Royal Naval Service, fu costituita il primo aprile 1918, prima forza aerea indipendente del mondo.

La dottrina bellica ufficiale, mutuata dalle idee dell'italiano Douhet, era imperniata sul bombardamento strategico, "difesa uguale a contrattacco", considerato il miglior sistema di difesa nazionale.

Per inciso, il casertano Giulio Douhet fu l'unico teorico italiano che si impose sugli scenari militari internazionali. Va però ricordato che Liddell Hart sosteneva che il genio militare era fiorito sul suolo della Gran Bretagna come una pianta esotica.

Hugh Trenchard, soprannominato "Boom" per le sue memorabili collere, capo di stato maggiore della Royal Air Force dal 1919 al 1929, nei primi anni dovette però rintuzzare le offensive dell'esercito e dell'onnipotente marina che volevano la restituzione dei mezzi aerei "confiscati" per la costituzione della R.A.F.

Trenchard, per proteggere la sua creatura, formulò la dottrina dell'Air Command in base alla quale, per sedare disordini e ribellioni nel vastissimo impero britannico, squadriglie aeree erano autorizzate ad intervenire nelle colonie e nei dominion con azioni di bombardamento e mitragliamento. Fu il Segretario per l'Aeronautica Samuel Hoare, che alla Camera dei Comuni la illustrò, insistendo sulla riduzione delle spese militari che avrebbe comportato, parlando della "fluidità dell'aviazione", in grado di sostituire reparti terrestri nella difesa dell'impero. Nel 1921 sei *squadrons* erano a presidio dell'Egitto, cinque in Iraq e otto in India.

³ Forti, Mario *La battaglia d'Inghilterra: un'invasione sventata*, Rivista aeronautica, 1990.

⁴ Rossi Fantonetti, Carlo, *Le grandi battaglie aeree della seconda guerra mondiale*, Milano, 1970.

Per il bombardamento strategico giovava a Trenchard la protezione di Winston Churchill, ministro della Guerra e dell'Aria che, come sempre, aveva afferrato perfettamente i termini del problema. Alla luce dei bombardamenti tedeschi della Grande Guerra, era infatti evidente che la Gran Bretagna non poteva più considerarsi un'isola difesa dalla Royal Navy. Fu così che nel 1923 costituì una forza aerea di 52 *squadrons* di cui due terzi composti da bombardieri. In seguito Trenchard, basandosi sulla dottrina di Douhet e sulle teorie propagandate all'epoca da Fuller e Liddell Hart, tentò addirittura di eliminare la caccia, ritenendola superflua. Osservava, in una nota inviata nel 1928 all'onnipotente Ammiragliato e al Capo di stato maggiore imperiale, che il nemico andava sconfitto puntando direttamente ai suoi centri di produzione e comunicazioni. Questa politica sopravvisse al suo pensionamento perché la sua influenza continuò con l'entrata nella Camera dei Lord, tanto che il generale Salmond, suo successore, nel 1935, con il Piano C aumentava il numero dei bombardieri.

Sul bombardamento terroristico, eufemisticamente chiamato bombardamento strategico, Dowding, futuro comandante del Fighter Command, si espresse chiaramente: "L'idea di atterrare il cuore e le menti della popolazione civile per mezzo di questo tipo di bombardamento è repellente".

Fu profetico nel 1936 il comandante dell'esercito in India Philip Chetwode: "In un solo modo l'aviazione può vincere una guerra, e cioè bombardando donne e bambini, e questo non metterà mai in ginocchio una grande nazione, ma solo un popolo inferiore"⁵.

Nella primavera del 1936 l'Air Defence of Great Britain fu sciolto e furono creati quattro comandi indipendenti: Bomber Command, Coastal Command, Fighter Command e Training Command,

Nel 1938, alla luce del profilarsi della minaccia tedesca, Inskip, ministro della Coordinazione della Difesa, dispose l'incremento della produzione di caccia a detrimento dei bombardieri, intaccando così la "sacra" dottrina in auge. In verità i bombardieri costituivano all'epoca poca cosa, un insieme di modelli superati incapaci di portare una seria minaccia sulla Germania

La sua nomina era stata definita da Churchill: "La nomina più notevole da quando l'imperatore Caligola fece console il suo cavallo", come riporta Liddell Hart nel suo *L'arte della guerra nel XX secolo*, stranissimo titolo per un'opera il cui titolo originale era "Memoirs".

⁵ Liddell Hart, B.H., *L'arte della guerra nel secolo XX*, Milano, 1971.

Aprendo una parentesi, dalla lettura di questo lavoro si ha l'impressione che tutto il corpo politico e militare della Gran Bretagna facesse la fila davanti all'uscio della sua casa per ascoltare devotamente i suoi consigli.

Il 14 luglio 1936 l'Air Chief Marshall Hugh Caswall Tremenheere Dowding, detto Stuffy (muffito) secondo l'inveterata consuetudine britannica di dare nomignoli agli ufficiali, Trenchard lo chiamava "Jimmy il funereo", fu nominato comandante del Fighting Command.

Tipico prodotto delle *public schools*, figlio di un professore, Caswall entra nell'Accademia militare di Woolwich e ne esce ufficiale di artiglieria, prestando poi servizio a Gibilterra, Ceylon, Hong Kong e in India. Torna in Inghilterra per partecipare al corso di stato maggiore di Camberley ma, allo scoppio della Grande Guerra, si arruola nell'aeronautica come pilota e, dopo un anno, è comandante di squadriglia. Nel corso del conflitto entra in contrasto con Trenchard, che lui accusa di usurare i piloti in combattimento senza concedere loro pause. È rimandato in Inghilterra e continua nella sua brillante carriera. A 34 anni è generale di brigata. Perduta la moglie dopo due anni di matrimonio, diventa sempre più solitario e pungente.

Dopo la fine della guerra, si dice su istigazione di Trenchard, è invitato a lasciare la RAF per l'arma di provenienza e solo l'intervento del generale Vyvian, sotto il quale aveva servito, gli evita tale pericolo. Come capo di stato maggiore del generale John Higgins, detto "*Bum and Eyeglass*" combatte in Iraq, torna in Inghilterra nel 1926, inizia una lunga serie di incarichi che gli fanno acquisire una grossa esperienza e si riappacifica con Trenchard. Nel 1929 comanda le forze aeree in Palestina nel pieno degli scontri tra Ebrei e Arabi. Al ritorno, assume il comando della Difesa aerea e diventa "Membro aeronautico per i rifornimenti e la ricerca", accumulando una notevole esperienza nelle ricerche sul radar e stimolando la progettazione dello Spitfire e dell'Hurricane.

Dowding era uno degli ufficiali più anziani nel servizio attivo e tra i più anziani delle forze armate. Con una visione strategica della guerra aerea diametralmente opposta a quella dei suoi superiori, Trenchard in testa, sostiene che bisognava prima creare la sicurezza nel territorio metropolitano.

Nel periodo di comando gli scontri con i suoi superiori diventano una costante, uomo privo di tatto non sa giostrare nei corridoi ministeriali, trova intollerabile l'opposizione di principio a tutti i nuovi progetti, commette il grave errore di scavalcare i burocrati ministeriali come nel caso della richiesta di blindaggio dello schienale del seggiolino dei piloti. Dowding osservava sui rapporti con lo stato maggiore: "Non era né piacevole, né facile, vedere i propri suggerimenti scartati da qualcuno che fino a poco tempo prima era soltanto un

diretto subordinato”. A completamento del quadro va aggiunto che sosteneva: “Non mi sono mai fidato dei politici”.

Di lui, osservava Liddell Hart che aveva “Un temperamento piuttosto difficile”, John Killen⁶ lo definiva di “Carattere serio e austero”, “Tenace comandante inglese” per l’americano Boyne che, aggiunge, era da molti considerato: “Eccentrico e antiquato⁷”. Mario Ferri, autore di un articolo sulla Battaglia d’Inghilterra pubblicato sulla Rivista Aeronautica nel 1990, in cui non fa parola della partecipazione del Corpo aereo italiano si avventura in uno strano giudizio: “Figura singolare, forse eccentrica, indubbiamente ascetica. Profondamente religioso [...] All’annuncio delle perdite nemiche rimaneva impassibile, a quelle delle “sue” perdite si ritirava in una cella accanto alla sala, chiudeva la porta e pregava crocifisso alla mano”⁸.

Viene da pensare che con il susseguirsi delle perdite gli restasse ben poco tempo per comandare.

Nel corso delle operazioni sul continente, le richieste francesi di squadriglie da caccia si fecero sempre più pressanti, Dowding, nella riunione del 15 maggio, si oppose fermamente a Churchill ritenendo che i gruppi caccia a disposizione, 52 *squadrons*, erano appena sufficienti per la difesa dell’Isola. Mette penna su carta e il 16 maggio al sottosegretario di Stato per l’aeronautica precisa: “Io credo che, qualora un’adeguata forza caccia sia mantenuta in questo paese, se la flotta rimane potente, e se l’Home Force è sufficientemente organizzata per resistere a un’invasione, noi dovremmo essere in grado di proseguire la guerra da soli per un lungo periodo, se non definitivamente. Ma se le forze difensive della nazione vengono prosciugate in vani tentativi di raddrizzare la situazione francese, la sconfitta della Francia implicherà la completa e irrimediabile sconfitta dell’Inghilterra”. In effetti le perdite nel corso della campagna di Francia erano state altissime, 959 aerei di cui 386 Hurricane e 67 Spitfire entrati in azione solo a Dunkerque.

Lo storico Taylor stimava che quella di Dowding: “[...] fu una resistenza che Churchill non dimenticò”, mentre il primo ministro nelle sue memorie, tradotte in italiano con il più accattivante titolo di *Storia della seconda guerra mondiale*, non fa cenno della presenza del capo del Fighting Command alla riunione del 15 maggio.

D’altra parte, era Churchill stesso a sostenere che: “In tempo di guerra la verità deve essere protetta da una cortina di bugie”.

⁶ Killen John, *Storia della Luftwaffe*, Milano, 1971.

⁷ Boyne, Walter J., *Scontro di ali*, Milano, 1997.

⁸ Forti, Mario, *La battaglia d’Inghilterra: un’invasione sventata*, Rivista aeronautica, 1990.

Dowding, avendo ai suoi ordini il Comando dell'artiglieria contraerea, il Comando palloni frenati, il Royal Observer Corps, nella seconda metà degli anni Trenta organizzò la difesa contro l'offesa aerea sincronizzando la cooperazione tra la caccia e il sistema basato sul radar e sugli osservatori a terra, ma s'impegnò anche a fondo per i nuovi modelli di caccia Spitfire e Hurricane, insistendo perché fossero dotati di radio. Suo capo di stato maggiore fu Air Vice Marshall Keith Park, fino all'inizio della guerra, poi sostituito con Douglas Evill, che aveva diretto la ritirata della RAF dalla Francia.

Viene alla mente il generale Pricolo, comandante della Regia Aeronautica all'inizio della guerra, prodotto di una classe militare chiusa in se stessa, con una grandissima supponenza nelle proprie capacità, con una stupefacente ignoranza e il massimo dispregio per tutto quello che si faceva all'estero. Parole come: "Pur essendo investito di un alto comando, io non ero e non potevo essere completamente informato sulla situazione delle nostre industrie e sui progressi delle nostre costruzioni aeronautiche, poiché nella mia zona era dislocata una sola fabbrica di parti di aeroplani. [...] Perciò non avevo mai potuto avere piena cognizione di tutti i complessi elementi che determinano le possibilità costruttive e l'incessante perfezionamento della tecnica, specialmente in confronto a quanto veniva realizzato in altri paesi"⁹, sono inqualificabili, lasciano un senso di disagio. Appena ne ebbe "la cognizione" si rese conto che il materiale aeronautico più moderno era antiquato e surclassato dai modelli stranieri. Ci si domanda: "Ma un altissimo ufficiale non si documentava sulla produzione aerea estera? Durante i concorsi internazionali, dei quali racconta con orgoglio le gesta acrobatiche dei nostri piloti, non "vedeva" i velivoli concorrenti?".

A Bentley Priory, vicino al villaggio di Stanmore nel Middlesex a nord di Londra, era installata la sede del comando. L'autentico centro nervoso del sistema era la Sala delle operazioni a cui arrivavano le informazioni sulla situazione e da cui partivano gli ordini ai comandi di gruppo. Ne faceva parte la Sala filtro nella quale era sistemata una grande mappa della Gran Bretagna sulla quale erano posti piccoli segnali che indicavano gli aerei nemici e inglesi. Gli operatori, nella maggioranza donne, seguendo le disposizioni ricevute li muovevano aiutandosi con lunghi bastoni.

⁹ Pricolo, Francesco, *La Regia aeronautica nella seconda guerra mondiale - Novembre 1939-Novembre 1941*,. Milano, 1971.

Boyne parla di: "Organizzazione meravigliosa e complessa che funzionò con grande efficacia". In effetti si trattava di un classico sistema di difesa aerea perfettamente integrato.

Il Regno Unito era stato diviso in quattro settori di valore strategico diverso, affidati a Gruppi ognuno con una Sala operazioni e più aeroporti, oltre quello principale.

Il 13° Gruppo, dislocato a Nord di Manchester con sede a Newcastle agli ordini dell'Air Vice Marshall Richard Saul, vigilava sulla Scozia, nella quale a Scapa Flow sorgeva la principale base della marina, e sull'Irlanda del Nord. Saul, che nella prima guerra mondiale aveva comandato uno *squadron* e abbattuto sei aerei, negli anni successivi aveva combattuto in Iraq.

L'Air Vice Marshall Christopher Quintin Brand, detto Flossie, comandava il 10° Gruppo con sede a Box Wiltshire, che copriva il Galles e l'Inghilterra occidentale. Sudafricano, nella prima guerra mondiale si era distinto come cacciatore notturno e negli anni 1932-1936 aveva comandato l'aviazione in Egitto.

L'Air Vice Marshall Trafford Leigh-Mallory era il comandante del 12° Gruppo con sede a Watnal presso Nottingham, che copriva le coste orientali fino alla regione industriale delle Midlands. Figlio di un pastore, perdette il fratello George, famoso alpinista, nella scalata dell'Everest nel 1924. Come tutti i rampolli della buona borghesia aveva ricevuto una raffinata educazione all'Haileybury School e al Magdalene College di Cambridge, laureandosi in storia. Allo scoppio della prima guerra mondiale si arruolò, combatté in Francia e passò nel Royal Flying Corps in qualità di pilota, specializzandosi nell'aerocooperazione con l'esercito.

Keith Rodney Park, Air Vice Marshall dell'11° Gruppo, comandava la difesa aerea del Sud dell'Inghilterra. Era il Gruppo in prima linea, la prima barriera a protezione di Londra, il più vicino alle basi tedesche. I Gruppi 10° e 12°, oltre che proteggere le proprie aree, dovevano appoggiare Park in caso di necessità. Il comando si trovava a Uxbridge, a ovest di Londra, in un bunker sotterraneo. Neozelandese, durante il passato conflitto aveva comandato un reggimento d'artiglieria; passò poi all'aeronautica e da pilota da caccia con 20 abbattimenti ebbe il titolo di asso. Era solito raggiungere, inatteso, i più lontani reparti a bordo del suo Hurricane.

I diversi Settori aerei erano organizzati su un aeroporto principale, aeroporti minori e piste semipreparate. L'aeroporto principale era dotato di una *Station* con una Sala delle operazioni di settore, da cui il controllore di turno seguiva lo svolgimento degli scontri e indirizzava i piloti in volo. L'artiglieria

contraerea del settore era affidata al controllore che agiva in stretta collaborazione con un ufficiale dell'Arma,

I Gruppi erano divisi in *wings* (stormi), composti da 3/4 *squadrons* a loro volta divisi in due *flights* (squadriglie) composti da circa 12 velivoli. Ogni *squadron* aveva circa 30 piloti, un terzo erano sergenti.

A seguito di segnalazione pervenuta dalla catena radar o dagli osservatori, i controllori di Bentley Priory o dei comandi in sottordine impartivano per radio le opportune disposizioni ai reparti specificando rotte e altitudini nemiche. I piloti potevano comunicare direttamente con i controllori per segnalare i movimenti nemici, per chiedere informazioni, segnalare avarie, atterraggi di fortuna o l'abbandono dell'aereo.

Gli aerei volavano all'inizio della guerra in pattuglie da tre col comandante al centro.

Poiché i combattimenti avvenivano con frequenza sulla Manica e sul Mare del Nord fu rinforzato l'Air Sea Rescue ASR per il salvamento dei piloti. Il servizio era affidato a veloci motoscafi RAF 200, modello H.S.L. High-speed-Launches, con carena a spigolo in grado di arrivare a 25 nodi, che facevano da supporto agli idrovolanti da ricognizione. Nel 1936 entrò in servizio un modello, il RAF 100, con caratteristiche migliorate: lunghezza 20 metri, velocità 40 nodi, autonomia di 10 ore.

In numerose località costiere vi erano gruppi di volontari del Royal National Lifeboat Institution R.N.L.I. che in ogni stagione partecipavano alle operazioni di salvataggio. .

Alla vigilia della guerra i motoscafi furono raddoppiati portandoli a trenta agli ordini del Coastal Command. Quando la guerra arrivò sui cieli della Gran Bretagna la gestione passò al Fighting Command, al quale furono assegnati 12 Westland Lysander, che i piloti chiamavano "casse da morto", che lanciavano battelli pneumatici e segnalavano uomini in mare. L'aereo, dall'ala alta a gabbiano, per le sue capacità di atterrare in spazi ristretti, trovò la sua collocazione anche nelle operazioni clandestine dietro le linee.

Tra gli idrovolanti, oltre i Sunderland e i Catalina, era in dotazione il venerando Walrus, favorito dalla ridotta velocità di soli 150 km/h e con la buona autonomia di 600 miglia, in grado di ammarrare anche con mare mosso. Nel 1938 la Supermarine realizzò un modello migliore, il Sea Otter, con un'autonomia di 725 miglia.

Il servizio di salvamento venne potenziato con la sistemazione lungo le coste di zattere lunghe 8 metri circa, pitturate a colori vivaci, con generi di conforto, indumenti e razzi di segnalazione. I piloti avevano in dotazione un

giubbotto da salvataggio detto Mae West, che si afflosciava dopo circa quattro ore e i dinghy, battellini gonfiabili a misura d'uomo inseriti all'interno della sacca che conteneva il paracadute. Le probabilità di sopravvivenza erano estremamente ridotte sia per le condizioni del mare, sia perché il caccia, ammarrando sull'acqua, affondava in pochissimi minuti.

Il servizio migliorò qualitativamente e quantitativamente nel tempo, ma furono calcolati in circa duecento i piloti ai quali un adeguato soccorso avrebbe salvato la vita.

Il R.A.F. College, l'accademia aeronautica di Cranwell, formava gli ufficiali di carriera, ma il numero era limitato per la politica di economie esistenti per le forze armate. Nel 1919 il governo laburista aveva stabilito la direttiva dei Ten Years Rule secondo la quale le forze armate avrebbero dovuto contenere le loro richieste presupponendo che non sarebbero state coinvolte in una grande guerra nei successivi dieci anni. La direttiva fu abbandonata nel 1932 a causa della crisi in Manciuria.

Nella stessa accademia venivano formati altri piloti che, dopo quattro anni, andavano in congedo, entrando nella R.A.F.O. Reserve Air Force Officers. In questa complicata organizzazione, tipica dell'empirismo britannico, si aggiungeva dal 1924 l' Auxiliary Air Force A.A.F., in pratica la riserva dell'aeronautica, fortemente voluta da Trenchard, costituita da personale di complemento che, nel tempo libero, si addestrava nel volo. Venivano chiamati "piloti da week-end".

Fu solo nel 1936 che il governo creò la Riserva volontaria della R.A.F., la Royal Auxiliary Force Volunteer Reserve, nella quale i giovani tra i 18 e i 25 anni, col grado di sergente, potevano imparare a volare presso i locali aereo club. Sui risvolti della giacca portavano le lettere VR. A questa si aggiungevano le squadriglie aeree universitarie, le University Air Squadrons.

L'abisso che divideva ufficiali e sergenti piloti, la cui nomina a ufficiali era estremamente rara, non venne meno per tutta la durata della guerra, come nel caso delle decorazioni.

La Distinguished Flying Medal era, per i sottufficiali, l'equivalente della Distinguished Flying Cross degli ufficiali. Secondo l'asso francese Pierre Clostermann: "Le decorazioni erano accordate con molta parsimonia¹⁰". La Victoria Cross fu concessa a un solo pilota.

I circoli erano nettamente distinti. In alcuni aeroporti quello ufficiali ospitava, per la morte di tutti gli ufficiali, solo il comandante della squadriglia. Va

¹⁰ Clostermann, Pierre, *La grande giostra*, Milano, 1965.

aggiunto che circa un quarto dei piloti erano sottufficiali, di essi i due terzi appartenevano alla Riserva volontaria.

Il comandante J. Johnson, laureato in ingegneria a 21 anni e che a sue spese aveva seguito un corso, quando fece domanda per entrare nell'A.A.F. venne respinto da un ufficiale che, interessato alla caccia alla volpe, rimase deluso quando l'aspirante, pur risiedendo in una zona in cui la si praticava, dichiarò di non esservi interessato. Ripiegò allora sulla Riserva Volontaria, meno considerata dell'AAF, ma ne ebbe in un primo tempo un altro rifiuto, e, solo in seguito, la sospirata ammissione¹¹.

Comandante dell'Artiglieria contraerea, l'Air Defence Artillery, era il generale Frederick Pile, detto Tim, irlandese, che Churchill definisce: "Ufficiale di grande merito [...] immune dall'ostilità che i militari di professione nutrono così spesso per le innovazioni tecniche". Proveniva dal Royal Tank Corps, aveva assunto nel 1937 il comando della prima divisione contraerea che proteggeva Londra e l'Inghilterra meridionale e, nel luglio 1939, di tutta la difesa contraerea britannica.

Aveva a disposizione cannoni leggeri Bofors, cannoni pesanti in grado di superare i 6000 metri, calcolatori di tiro Kerrison, fotoelettriche, sbarramenti di palloni frenati.

Secondo il premier britannico, i cannoni pesanti erano 1200 nel luglio 1940, a dicembre dello stesso anno 1450 e nel maggio 1941 1687. I cannoni leggeri passarono da 187 a 650 e infine a 790. Il personale addetto da 157.319 a 269.000 e a 312.500.

Stranamente, trattandosi di ufficiali superiori appartenenti ad armi diverse, i rapporti tra Pile e Dowding erano buoni.

Fu nello stesso tempo creato il Ground-controlled interception GCI, basandosi sul Royal Observer Corps che risaliva al passato conflitto. La catena di osservatori era composta da volontari di ambo i sessi e di tutte le età, che, dopo un apposito corso, muniti di binocoli, telefoni, amplificatori acustici e libretti per l'identificazione degli aerei nemici, ne segnalavano l'avvistamento

Un potentissimo ausilio all'organizzazione della difesa, oggi lo si definirebbe un moltiplicatore di forze, fu la rete radar, fortemente voluta da Dowding, creata prima della guerra sulle coste britanniche. La Chain Home, composta da 52 torri a traliccio alte circa 50 metri, era ancora rudimentale, ma permetteva di segnalare aerei a 120 chilometri di distanza, il loro numero e la

¹¹ Johnson 'Johnnie', *Il padrone del cielo*, Milano, 1959.

quota, anche se la precisione non era assoluta. Tutte le segnalazioni venivano comunicate telefonicamente al comando del Fighter Command, che impartiva successive disposizioni ai comandi di settore. Nel servizio furono impiegate giovani donne delle WAAF. (Women's Auxiliary Air Force.).

Per gli aerei volanti a bassa quota esisteva una seconda catena di radar, la Chain Home Low o Type 2.

È facilmente comprensibile che, per un cacciatore, trovarsi già in volo durante un'incursione costituiva un vantaggio inestimabile, se si pensa che in linea di massima un caccia a terra per portarsi all'altezza dei bombardieri impiegava circa dieci minuti, tempo nel quale un bimotore tedesco avanzava di circa 90 chilometri. Col radar si evitava anche di tenere pattuglie in volo di sorveglianza e, fattore assoluto, di sottoporre a un'inutile usura i piloti.

Notevole aiuto alla difesa era un congegno di identificazione degli aerei l'IFF (Identification Friend or Foe). Il codice veniva cambiato frequentemente per evitare che il nemico lo scoprisse. Va ricordato che l'identificazione visiva era possibile solo a corta distanza.

I Tedeschi avevano iniziato lo studio del radar nel 1934 ma, nell'agosto 1940 non erano all'altezza degli Inglesi. L'interesse della Francia e dell'Italia era pressoché nullo, la Regia Marina lo scoprì quando nel combattimento notturno di Capo Matapan arrivarono a segno i proiettili che affondarono gli incrociatori *Fiume*, *Pola* e *Zara* e i cacciatorpediniere *Alfieri* e *Carducci* con la perdita di 2600 marinai.

Tra i piloti del Fighter Command, circa 2400, gli stranieri erano il 20%. Provenivano da paesi che erano stati occupati, dai Dominions, dagli Stati Uniti. In numero maggiore, 147, erano i Polacchi che avevano combattuto in patria e in Francia. Seguivano Neozelandesi 127, Canadesi 112, Cecoslovacchi 89 tra cui il sottufficiale Frantisek uno dei maggiori assi, Australiani 32, Belgi 29, Sudafricani 25, Francesi 14, Irlandesi 10, Indiani 8, Americani 6, Rodesiani 3. Colpisce il numero ridottissimo di piloti francesi, per i quali il passaggio in Inghilterra non presentava soverchie difficoltà, segno evidente della tranquilla sicurezza con cui il paese aveva accettato la sconfitta. I piloti provenienti da paesi occupati ricevevano un grado inferiore a quello che avevano in patria. Cecoslovacchi e Polacchi ebbero un triste destino. Con la presa del potere da parte dei comunisti fu rifiutato loro il ritorno in patria per la quale non si erano arresi. Joseph Frantisek non ebbe questo rifiuto perché non ritornò da un volo di guerra.

Galland esprime un giudizio estremamente positivo su questi uomini: "Non posso parlare che con la più alta ammirazione del modo di combattere dei

piloti da caccia britannici. Numericamente, e anche tecnicamente, inferiori a noi, instancabili e prodi nella lotta, essi furono, senza dubbio, in quei tempi gravissimi per l'Inghilterra, i salvatori della loro patria"; e ancora: "La R.A.F. era eccellente per la qualità e lo spirito combattivo degli uomini".

Il Fighting Command basava la sua forza all'inizio delle ostilità su due monoplani, il Vickers-Supermarine Spitfire e l'Hawker Hurricane, dotati di apparecchi radio con i quali potevano comunicare tra loro e con i comandi, vantaggio tattico che grandemente contribuì alla vittoria. Vi era poi il Bristol Beaufighter, cacciatore notturno con scarsissime capacità operative, il Boulton Paul Defiant, caccia pesante monomotore con torretta dorsale quadrima, fu un fallimento: radiato dai reparti di caccia diurna, passò a quella notturna, per finire poi al traino bersagli. Le difficoltà nel combattimento erano aumentate dall'assoluta necessità di un perfetto affiatamento tra pilota e mitragliere.

Lo Spitfire derivò dagli aerei con i quali l'Inghilterra aveva partecipato alla Coppa Schneider, torneo per idrovolanti voluto dal finanziere francese Jacques Schneider, appassionato di aviazione. La prima gara si tenne nel 1913 e, successivamente, nella vittoria si alternarono Francesi, Italiani, Americani e Inglesi.

A questa competizione partecipò anche Reginald Mitchell, uomo "timido ed eccezionalmente sensibile", capo disegnatore e progettista alla Supermarine. Trasse l'ispirazione per il suo aereo dalla vista di un gabbiano in volo, di cui osservava: "Ha una linea perfetta: ali, corpo, coda, sono un tutto unico" e pensò a un aereo che fosse: "Un blocco armonico fra corpo e coda"¹².

Nel 1925 costruì un idrovolante per la Coppa Schneider che andò distrutto per il crollo delle lamiere di un'aviorimessa. Successivamente, quando la R.A.F. decise di partecipare alla competizione, Mitchell creò un nuovo aereo col quale vinse a Venezia nel 1927 raggiungendo la straordinaria velocità di 450 km/h. La Supermarine nel frattempo era stata acquistata dalla Vickers, un colosso industriale specializzato in armamenti, per la somma di mezzo milione di sterline, dando vita alla Vickers-Supermarine. Nel 1929 Mitchell presentò un apparecchio interamente in metallo che raggiunse la velocità di 530 chilometri e subito dopo si rimise al lavoro avendo come obiettivo i 650 chilometri. Per la competizione del 1931, il governo britannico, nel programma di diminuzione delle spese per gli armamenti, non finanziò la partecipazione e fu necessario

¹² Stokes, Donald, *Il creatore dello Spitfir*,. Il Mese. Compendio della stampa internazionale. Gennaio 1945.

l'intervento di una "eccentrica" nobildonna, lady Lucy Houston, che, con un milione di sterline, ne permise la vittoria alla velocità di 667 chilometri orari.

Nel 1933 Mitchell si ammalò di cancro, subì un'operazione e, in precarie condizioni di salute, partendo dall'idrovolante S.6B vittorioso nella coppa Schneider, disegnò il caccia che aveva in comune con l'idrovolante la famosa ala ellittica e i piani di coda. Incoraggiato da Dowding, direttore del Reparto ricerche sperimentali della RAF, lavorò per venti mesi mentre il male lo divorava, fino a quando, non potendo lasciare il letto: "Impartiva loro [ai tecnici] le istruzioni appoggiato ai guanciali". Il 5 marzo 1936 avrebbe avuto la gioia di assistere al collaudo del suo aereo che spesso dai piloti veniva portato in volo sulla sua casa. Morì l'11 giugno 1937.

Nacque così nel 1936 il Vickers-Supermarine Spitfire, un capolavoro di ingegneria, per molti il migliore caccia della seconda guerra mondiale. Era armato di otto mitragliatrici Colt-Browning sistemate nelle ali che sparavano una raffica continua di 500 colpi con pallottole incendiarie De Wilde, un brevetto belga modificato, che all'impatto sprigionavano una fiammata gialla atta a un miglior puntamento. L'arma era stata scelta dopo accurate verifiche nel corso delle quali si accertò che un eventuale inceppamento avveniva ogni 15.000 colpi. Secondo Hillary: "Il rinculo delle armi provocava una diminuzione temporanea della velocità di quasi 60 chilometri l'ora".

Mitchell, come tutti i progettisti di aerei a carrello retraibile, dovette affrontare e risolvere il problema della sistemazione nelle ali del carrello, delle armi automatiche e delle munizioni.

Sia in campo tedesco che in quello britannico si era accertato che, mentre durante la Grande Guerra un caccia veniva dal tavolo di disegno portato in azione entro due o tre mesi, negli anni successivi passavano mediamente quattro anni dalla progettazione alla produzione, e altri due anni per farlo diventare operativo.

Tutti gli Spitfire erano armati di mitragliatrici, ad eccezione del 19° Gruppo di Duxford, con base presso Cambridge, che da fine luglio 1940 aveva in dotazione Spitfire armati con due cannoncini. Per le proteste dei piloti, causate dalle difficoltà di funzionamento delle armi, si ritornò ben presto alle otto mitragliatrici.

Per inciso Galland, asso tedesco, riteneva le mitragliatrici inefficaci nei combattimenti aerei.

Facilmente riconoscibile per la sagoma ellittica delle ali, aveva una lastra corazzata dietro il sedile, il tettuccio in plexiglas e il parabrezza con corazzatura esterna. Il motore era un Rolls-Royce Merlin 45, l'elica era tripala a velocità

costante che ne aumentava la velocità, il decollo era brevissimo e il tettuccio a goccia permetteva la massima visibilità, inoltre era piacevole da guidare salvo che alle alte velocità. Johnson lo definisce un “delizioso cavallino di razza”.

Si trattava di una macchina complessa per la cui produzione occorreva un numero doppio di ore lavorative in confronto di un Hurricane.

I Tedeschi lo vedranno per la prima volta a Dunkerque, si misurerà nel contrasto alle bombe volanti, resterà in servizio fino agli anni Cinquanta avanzati.

Lo Spitfire (*Sputafuoco*) fu il principale avversario del tedesco Me 109, Le qualità dei due velivoli si eguagliavano: lo Spitfire era inferiore per armamento, velocità ascensionale, in picchiata, e a quote più elevate ma superiore per maneggevolezza e velocità. La vittoria nei duelli aerei dipendeva perciò in massima parte dall'abilità del pilota e dalla fortuna.

Se lo Spitfire era un cavallo da corsa, l'Hawker Hurricane era un mulo da combattimento. Primo caccia monoposto, il primo armato con otto mitragliatrici, il primo a superare i 480 chilometri l'ora, estremamente versatile, fu usato anche come caccia notturno, caccia per assalto al suolo e caccia bombardiere. Con il vantaggio di una virata più stretta dell'Me 109, si dimostrò un notevole incassatore. Il suo progettista, Sydney Camm della società Hawker, aveva già disegnato il caccia biplano Hawker Fury, un aereo che portò al massimo le capacità di un biplano da combattimento e del quale l'Hurricane si poteva considerare il successore. Con un motore Rolls-Royce Merlin II era caratterizzato da una struttura a traliccio di tubi e un rivestimento in tela. Le ruote rientravano all'interno e la loro larghezza facilitava i decolli e l'atterraggio. Le otto mitragliatrici erano raggruppate vicino alla fusoliera. Veniva impegnato nel contrasto ai bombardieri. Il suo limite era la velocità, ma se guidato direttamente contro formazioni avversarie si comportava in modo egregio, anche se negli inseguimenti veniva spesso distanziato.

Il comandante Bader sosteneva: “Lo Spitfire non vale l'Hurricane di notte: ha meno spazio nell'abitacolo e offre una minor visibilità. Per di più lo Spit è più difficile nell'atterraggio notturno con quel carrello così stretto”.

La Luftwaffe

Con il Trattato di Versailles, la proibizione delle forze aeree portò alla fine di una promettente carriera professionale per migliaia di piloti e specialisti. Nel 1925, a seguito di un accordo con l'Unione Sovietica, 120 piloti da caccia e 100 osservatori furono addestrati nella massima segretezza in Russia. I piloti civili

erano in numero estremamente limitato, nella Lufthansa vi era infatti posto per soli 58 comandanti nel 1928, che arrivano a 300 nel 1930. Ma la propaganda, stampa, cinema e letteratura, furono sempre intense e le associazioni di volo a vela erano parecchio diffuse in Germania, con un grande peso nell'affascinata gioventù.

Tutto questo finì con l'avvento di Hitler.

Con uno sforzo imponente, in tre anni la Luftwaffe passò da 18.000 unità a 275.000 a fine 1938, ma si avvertì un salto generazionale, il "vuoto" degli anni Venti, quando ogni attività era proibita, a cui si aggiunse la mancata trasmissione di esperienze tra i piloti della prima Guerra Mondiale e i giovani come Trautloft Molders e Galland usciti dalle scuole di pilotaggio create da Göring.

Nel 1935 nacque la dottrina ufficiale, la *Luftkriegführung* "Condotta della guerra aerea", incessantemente rimodellata e aggiornata alla luce delle esperienze operazionali. Vi si stabilì l'accademico principio, comune a tutte le dottrine, che la distruzione della volontà del nemico è il primo obiettivo, ma riassumendone l'essenza va evidenziato che la Luftwaffe fu creata per l'impiego combinato con i corazzati per lo sfondamento nel punto decisivo, il tedesco *Schwerpunkt*, l'accompagnamento nell'avanzata, il blocco delle vie di comunicazioni, l'acquisizione della supremazia nel cielo e la distruzione dell'aviazione nemica. Si aggiunge la sorpresa tattica rappresentata dalle formazioni paracadutiste e dalle truppe aviotrasportate che danno un potente avallo alle vittorie in Norvegia, Belgio e Olanda.

Un modello di *close air support* fu Sedan, quando la Luftwaffe coprì il campo di battaglia, interdicendone lo spazio aereo alle aeronautiche alleate e dando un forte supporto di artiglieria alle *panzerdivisionen* avanzanti.

Con felice espressione Walter J. Boyne scrive di: "Spade corte da usare in cooperazione con le grandi armate terrestri"¹³.

Influisce su questa dottrina la troppo recente nascita dell'Arma, che non aveva avuto la possibilità di maturare principi propri attraverso gli acri scontri che avevano caratterizzato le altre aviazioni nei confronti degli eserciti e delle marine, ma è interessante notare che anche l'Unione Sovietica, potenza terrestre come la Germania, si rifaceva alla stessa dottrina.

Sapientemente propagandata, la Luftwaffe si affacciò allo scontro nei cieli inglesi esibendo una superiorità avallata dalle campagne di Polonia, Norvegia, Belgio, Olanda e Francia, ma il problema tattico che si presentava, la

¹³ Boyne, Walter J., *Scontro di ali*, Milano, 1997.

distruzione del Fighting Command e delle strutture a terra, preliminare assoluto per l'invasione, non venne affrontato con capacità e decisione.

Comandante in capo della Aeronautica era il maresciallo Hermann Göring, sul quale nel dopo guerra si abbatté una marea di critiche per la conduzione dell'Arma. Valoroso ufficiale pilota nella Grande Guerra, comandò lo stormo di von Richtofen (il famoso "Circo volante" del Barone Rosso) e fu insignito della prestigiosa decorazione *Orden pour le mérite*. Nel dopoguerra fu uno dei più stretti collaboratori di Hitler con cui arrivò al potere. Il primo marzo 1935, sotto la sua guida, nacque l'Arma aerea, la Luftwaffe, in cui transitarono ufficiali di grande valore come Kesselring.

Capi delle Luftflotten contro l'Inghilterra erano i generali Albert Kesselring, Hugo Sperrle e Hans-Jurgen Stumpff.

Il primo da Bruxelles diresse la Luftwaffe 2, con un avamposto a Capo Gris Nez, il secondo da Parigi, col comando avanzato a Deauville, la Luftwaffe 3, il terzo, dalla Scandinavia, la Luftwaffe 5.

Albert Kesselring, chiamato Albert il sorridente, aveva combattuto nella prima Guerra Mondiale come ufficiale di artiglieria, per passare poi poi all'aeronautica imparando a volare a 55 anni. Nella campagna di Polonia, col grado di General der Flieger fu a capo della Luftflotte 1 con comando a Königsberg. Fu l'unico generale che passò dall'esercito all'aeronautica per poi ritornarvi nuovamente, dirigendo con estrema capacità la campagna d'Italia.

Hugo Sperrle, che col suo possente fisico e il classico monocolo poteva rappresentare il cattivo ufficiale nazista in un film di propaganda, combatté da pilota nella Grande Guerra, comandò la Legione Condor in Spagna e, in Francia, diresse le operazioni aeree di appoggio al suolo della Luftwaffe 3. Dopo il fallimento dell'offensiva contro l'Inghilterra, assunse il comando delle forze aeree in Africa del Nord. Nel 1944 tornò in Francia per fronteggiare la strapotente aeronautica alleata e, seguendo le sorti di numerosi generali, venne silurato da un Hitler sempre più disperato.

Hans-Jurgen Stumpff aveva servito nello Stato Maggiore generale nella Grande Guerra, passato alla Luftwaffe ne era diventato il primo Capo di Stato Maggiore.

L'organizzazione²

All'inizio della guerra la Germania era divisa in quattro zone aeree territoriali, ognuna delle quali era presidiata da una Luftflotte che comprendeva bombardieri, caccia, ricognitori e difesa contraerea. La Luftflotte 1 aveva il quartiere generale a Berlino, la Luftflotte 2, con sede a Braunschweig, copriva il nordest della Germania, la Luftflotte 3, con sede a Monaco, la Germania

meridionale, la Luftflotte 4 acuartierata a Vienna, l'Austria e la Germania sudorientale.

Quando scoppiò il tanto atteso conflitto contro la Polonia, la prima e la quarta flotta aerea parteciparono alle operazioni.

Alle *flotten* che si allargarono a tutti i territori occupati durante la guerra fu aggiunta la Quinta per la Norvegia. Due o più divisioni componevano una Luftflotte ed erano a loro volta divise in brigate aeree composte da due o tre stormi. Gli stormi erano composti da circa 120 aerei, divisi in Gruppen di circa 50/60 aerei che comprendevano tre o quattro squadriglie. La squadriglia, Staffel, composta da circa 15 aerei, era divisa in tre o quattro sezioni dette Schwarmen.

Gli equipaggi erano sicuramente i migliori del mondo. I piloti provenivano da quattro scuole di addestramento e arrivavano ai reparti, in numero superiore alle necessità dell'Arma, con un alto numero di ore di volo.

Il generale Werner Kreipe, che concluse la sua carriera come Capo di Stato Maggiore della Luftwaffe, così li descrive: "Piloti ed equipaggi erano ormai incalliti e perfettamente addestrati nell'arte della guerra aerea"¹⁴. Aggiunge l'asso inglese J. Johnson: "[...] continuarono a combattere fino alla fine".

Alle sue spalle, l'Aeronautica aveva un'imponente organizzazione, la Deutsche Verkehrsflieger Schule, scuole di addestramento al volo per le quali erano passati migliaia di piloti e equipaggi. Esisteva inoltre un'associazione per il volo a vela la Deutsche Luftsportverband dalla quale erano usciti esperti piloti tra cui Adolf Galland.

Moltke il Vecchio sosteneva che nell'addestramento e nelle grandi manovre manca il ferro e il sangue, la guerra di Spagna fu una scuola impareggiabile.

Nella Legione Condor, con una rotazione di sei mesi, fu addestrato personale quantificato in una cifra che, secondo fonti diverse, va da 5000 a 15.000 unità e maturarono nuove tattiche, nate "nel ferro e nel sangue". Ad esempio la formazione a V capovolta adottata all'epoca da tutte le aeronautiche militari fu sostituita dalla *Rotte*, coppia di due piloti che volavano a una distanza di 180 metri con il capo settore in testa, una formazione più robusta, la *Schwarm* era costituita da quattro piloti che volavano in una formazione simile alle quattro dita di una mano, escluso il pollice. Tutte le formazioni volavano scaglionate in quota e ad ampi intervalli, permettendo una migliore visibilità e

¹⁴ AA.VV., *Decisioni fatali*, Milano, 1958.

rendendo meno faticoso il volo ai piloti che, tra l'altro, non dovevano mantenere strettamente la formazione.

Uomini come Galland e Molders, straordinariamente recettivi, maturarono tutta una serie di esperienze nella permanenza in Spagna. Vi fu anche la controprova che il caccia biplano Heinkel He 51 e il bombardiere Junker Ju 52/3 erano chiaramente superati, mentre i bombardieri Dornier Do 17 e Heinkel He 111 dimostrarono per l'epoca doti eccellenti di velocità. Maturò così l'erronea convinzione che il bombardiere leggero non avesse bisogno della scorta dei caccia. Lo stesso errore fu commesso dagli Americani per il bombardiere pesante B-17 Fortezza Volante dotato di un imponente armamento, che, in formazioni serrate, si riteneva in grado di respingere gli attacchi dei caccia. Occorrerà arrivare al Boeing B-29 Superfortress perché tale ipotesi si verificasse.

Eccellente risultò il bombardiere a tuffo Ju 87, il mitico Stuka, il cui ridotto carico di bombe fu compensato dalla possibilità di svolgere numerose missioni. Si ebbe anche l'apparizione, in numero ridottissimo, dello straordinario Bf 109.

Il Messerschmitt Bf 109, che entrò in servizio nel 1939 come l'italiano CR 42, contendeva allo Spitfire il primato di migliore aereo della seconda guerra mondiale. Era frutto dell'ingegno di Willy Emil Messerschmitt che, a buon diritto, va considerato il più grande progettista di aerei dell'epoca. Disegnò infatti anche il caccia bimotore Me 110 battezzato Zerstörer (distruzione), il gigantesco esattore da trasporto Gigant, il caccia a razzo Komet e il Me 262, migliore caccia a reazione della guerra.

Il Bf 109, poi Me 109, la sigla Bf si riferisce al nome della fabbrica, la Bayerische Flugzeugwerke che cambiò la denominazione sociale nel luglio 1938 in Messerschmitt, derivante dall'elegante aereo di trasporto civile Bf 108 Taifun, era armato di due mitragliatrici calibro 7,9 sulla cappottatura del motore e due cannoncini Oerlikon da 20 mm che sparavano granate cave. Il motore DB-601 costituiva il suo punto di forza, con una potenza che da 1000 cavalli arrivò nel tempo a quasi 2000. L'aereo, Me 109 E da Emil, il nome di Messerschmitt, contemporaneo dello Spitfire, entrambi disegnati negli anni 1934-1935, rimase in produzione per tutta la durata della guerra; gli ultimi furono addirittura prodotti in Spagna nel 1957. Aveva un motore Daimler Benz DB 601 A ed una velocità di oltre 550 km/h. Di ridotte dimensioni, otto metri e novanta di lunghezza, nove metri di apertura alare, pesava soltanto 3200 chilogrammi.

L'Oerlikon era un cannone antiaereo leggero prodotto in Svizzera che, opportunamente alleggerito, sparava le munizioni contenute in due tamburi da 60 colpi. Un pulsante sulla cloche azionato dal pollice metteva in azione i

cannoncini, mentre le mitragliatrici venivano azionate con l'indice. Si accertò che le granate del cannoncino esplodevano all'atto dell'impatto, prima di penetrare all'interno e si fratturavano in piccolissime schegge, con effetti relativamente meno pesanti. I caricatori non potevano contenere più di 60 colpi e erogavano nove secondi di fuoco, mentre le mitragliatrici inglesi erogavano fuoco per 14 secondi.

Rimase l'aereo preferito dagli assi perché considerato affidabile ed efficace e solo di poco superato dal più moderno FW 190.

Una grossa fonte di problemi fu invece il carrello, retraibile verso l'esterno. I punti di attacco erano sistemati sotto la fusoliera per facilitare la manutenzione delle ali e del motore sul campo, ma questa soluzione rendeva instabile l'aereo in rullaggio ed atterraggio, tanto che secondo Deighton il 5% degli aerei, secondo Boyne il 10%, andarono perduti in incidenti di atterraggio e decollo.

Il caccia Me 110 si dimostrò estremamente mediocre, "troppo grosso e pesante e troppo poco maneggevole"¹⁵, con una virata estremamente lenta nei confronti dei monomotori inglesi. Ben presto fu passato a compiti diversi: caccia bombardiere, ricognitore e caccia notturno, specialità nella quale ottenne, munito di radar e portando l'equipaggio a tre, un grande successo. Con un motore Daimler Benz DB 601 A, la velocità dichiarata era di 545 km/orari, di fatto, arrivava a 480 chilometri, circa 100 chilometri meno di uno Spitfire. Lento in fase di accelerazione e difficile da manovrare, ben presto subì l'onta di essere scortato dal Me 109. Galland sarcasticamente gli riconosce: "elevata velocità" che gli permetteva "di sottrarsi al nemico con la fuga". I problemi si erano già rilevati negli scontri con i polacchi P.Z.L., cacciatori lenti ma molto manovrieri. L'armamento era però possente: quattro mitragliatrici da 7,9 e due cannoncini da 20 mm in avanti, due mitragliatrici brandeggiabili rivolte all'indietro.

Sostiene Boyne che il progettista si dedicò: "Con molto poco entusiasmo" alle richieste di Göring che voleva un caccia di scorta che doveva spazzare via davanti ai bombardieri l'opposizione dei caccia nemici.

Entrambi i velivoli avevano un insufficiente sistema radiotelefonico nelle comunicazioni tra loro e non avevano la possibilità di essere controllati da terra.

In un paese all'avanguardia nella tecnologia si resta colpiti per la pochezza delle comunicazioni, di gran lunga inferiore a quella britannica. Da

¹⁵ Angelucci, Enzo (a cura di): "Atlante enciclopedico degli aerei militari" Milano 2000.

qualche parte si sostiene che gli stessi cacciatori non erano interessati.

Le teorie dell'italiano Douhet ebbero spazio anche in Germania. Nel 1936 Robert Knauss, alto dirigente della Lufthansa, che sarebbe diventato in seguito direttore dell'Accademia di guerra aerea, sostenne in *Der Luftkrieg* una politica di terrore contro la popolazione e la distruzione delle strutture economiche e industriali del nemico attraverso i bombardamenti strategici.

Il generale Wever, capo dello Stato Maggiore dell'Arma aerea dal settembre 1933 al giugno 1936, allorché morì in un incidente aereo, andò più avanti battendosi fin dal 1934 perché la Luftwaffe diventasse un'arma strategica e lanciando il programma "Ural bomber", programma che era tutto un programma. Tra i pochi sostenitori del bombardiere strategico vi era, nel suo *Vom Luftkrieg: Gedanken über Führung und Einsatz moderner Luftwaffen* del 1938, voce inascoltata, Hans Detleef von Rohden, ufficiale di stato maggiore,

In seguito questo ambizioso disegno fu accantonato per una serie di ragioni: la morte di Wever, il costo del piano, il tempo necessario per l'attuazione, e Göring optò per bombardieri bimotori veloci, di tipo medio, in applicazione del principio della "guerra breve contro avversari ai confini".

Il migliore aereo da bombardamento era sicuramente lo Junkers Ju 88 A, robusto bimotore caratterizzato da un'elevata velocità, passato in un anno dal tavolo di disegno alla produzione. All'epoca era da molti considerato il migliore bombardiere medio del mondo. Venne impiegato anche come caccia notturno e bombardiere navale.

Lo Junkers Ju 87 B, con la sua caratteristica ala a gabbiano, conosciuto universalmente col nome di Stuka, abbreviazione di Sturzkampfflugzeug, definito a buon titolo un "pezzo d'artiglieria volante", fu quello che raggiunse la maggior fama anche a seguito di un battage propagandistico estremamente sviluppato. Bombardiere in picchiata, con una discesa quasi verticale, nelle mani di un buon pilota era in grado di piazzare una bomba in pochissimo spazio. Su suggerimento di Udet era stato dotato di sirene ad alto potenziale, chiamate "Trombe di Gerico", che aumentavano il terrore. Armato di una mitragliatrice MG 15 da 7,92 mm. manovrata dall'osservatore-marconista e da un'altra MG 17 nell'ala destra, apparve nei cinegiornali di tutto il mondo, simbolo della potenza aerea della Germania. Era svantaggiato dal carico estremamente ridotto, una bomba da 500 kg o una da 250 e quattro da 50, dal raggio d'azione di soli 300 chilometri, da una scarsa velocità dovuta in parte al carrello fisso, che lo rendeva facile preda dei caccia inglesi.

Il giudizio di Galland è definitivo: “[...] la bassa velocità dello Junkers 87 non poteva non rilevarsi un fattore di enorme limitazione. A causa delle bombe appese all'esterno, sotto il ventre delle ali, che determinavano una forte resistenza all'avanzamento, l'apparecchio, anche se in picchiata, riusciva a raggiungere a malapena i 280 km/h. Ora, perché la quota necessaria per iniziare la picchiata si aggirava dai 3000 ai 5000 metri, gli Stuka attiravano gli Spitfire e gli Hurricane come il miele richiama le api [...] gli Stuka quando si staccavano dalla formazione per tuffarsi da soli sull'obiettivo si trovavano praticamente senza alcuna difesa”.

Il Dornier Do 17, detto “*Fliegender Bleistift*” (matita volante) per la sua forma estremamente aerodinamica, era nello stesso tempo estremamente robusto. Nato come aereo civile nel 1934, entrò in servizio nel 1937, e, con la sua alta velocità, impegnò a fondo i cacciatori inglesi. Era un aereo “di straordinaria robustezza”¹⁶ secondo il generale Kreipe: “Contai io stesso 86 fori di proiettili nella fusoliera” dopo un'azione.

Il bombardiere medio Heinkel He 111 Doppel-Blitz, in origine disegnato come aereo civile, volò per la prima volta il 25 febbraio 1935, prodotto fino al 1944, rimase in linea per tutta la guerra. Si era fatto le ossa in Spagna e con la sua velocità, contribuì, con l'italiano SM 79, al mito del bombardiere più veloce dei caccia. Era caratterizzato da un muso totalmente vetrato con pannelli trasparenti che gli davano un'eccellente visibilità. L'armamento, caratteristica dei bombardieri tedeschi, era inadeguato e l'aereo patì perdite altissime.

Sull'Aeronautica tedesca i giudizi degli Alleati furono sempre estremamente elogiativi.

Il maresciallo Slessor afferma nella prefazione alla *Storia della Luftwaffe* di J.Killen: “Il personale della Luftwaffe era coraggioso e deciso; eccellente la preparazione tecnico-scientifica; l'organizzazione generale, ispirata in modo speciale al criterio della mobilità e della flessibilità, era sostanziale. Le tattiche d'impiego, al momento della guerra lampo in Francia nel 1940 e in Russia nel 1941, si dimostrarono di un'efficacia devastatrice. Tutte cose che possono far vincere una battaglia ma che di per se stesse non fanno vincere una guerra”.

Sulla stessa linea era il comandante dell'Ufficio tattico del quartiere generale dell'Ottava Armata Aerea americana: “Abbiamo sempre ritenuto la Luftwaffe un avversario molto pericoloso e tecnicamente superiore”.

Un'autentica palla al piede per l'Arma fu il Servizio informazioni, nato nel 1938 come 5° Reparto Informazioni e affidato al colonnello Joseph Schmidt,

¹⁶ Kreipe, Werner, *La battaglia d'Inghilterra*, (in AA.VV.: *Decisioni fatali*), Milano, 1958

che fornì dati e valutazioni sulle perdite della R.A.F. e sulla produzione aeronautica quasi sempre errate.

La Regia Aeronautica

Mussolini, in un disegno all'epoca politicamente ineccepibile, era intenzionato a partecipare su un piano di parità a tutte le campagne tedesche sostenendo: "Non con la Germania, non per la Germania, ma per l'Italia".

Il Regio Esercito non aveva ancora patito le disastrose sconfitte del primo anno di guerra, la Regia Marina era chiusa nelle sue basi, ma per la Regia Aeronautica era suonato un campanello d'allarme. Nei primissimi giorni di guerra, nei cieli della Provenza, cinque CR 42 erano stati abbattuti nella stessa azione da un caccia francese Dewoitine D-520. Il Diario dello Stato Maggiore Generale tace sull'argomento, mentre Pricolo, all'epoca sottosegretario della Regia Aeronautica, in pratica il capo, onestamente lo ricorda, aggiungendo l'azione di un Hurricane che abbatté a sua volta tre S. 79: "I quali, tuttavia, si erano difesi accanitamente".

Hitler rifiutò le divisioni offerte, ma non si oppose all'invio di reparti aerei.

Il generale Rino Corso Fougier, comandante della 1° Squadra aerea che aveva partecipato alle operazioni sulle Alpi, in un promemoria del 1° agosto 1940 reclamò con insistenza il comando della spedizione asserendo melodrammaticamente: "Nessuna forza al mondo avrebbe potuto impedire che il suo Comando, come quello delle divisioni dipendenti, divenissero preda del più nero avvillimento"¹⁷. Appoggiato dal ministro degli Esteri Ciano di cui era un pupillo, malgrado l'opposizione di Pricolo che lamentava la dispersione delle forze, venne accontentato.

Rino Corso Fougier, considerato un grande esperto nel volo acrobatico, aveva organizzato a Campoformido, base del primo stormo caccia, una pattuglia acrobatica che si era resa famosa nei cieli europei per le sue capacità. Secondo D'Avanzo era ritenuto: "Leader spirituale dei piloti da caccia italiani". In seguito prenderà il posto di Pricolo.

Invitato in Germania per colloqui con i capi della Luftwaffe, il quarantaseienne generale, all'epoca età media di un colonnello del Regio Esercito, tornò con la convinzione che la battaglia era vinta e che bisognava affrettarsi a parteciparvi per dividerne la gloria.

¹⁷ Ricci, Corrado *Il Corpo aereo italiano (C.A.I.) sul fronte della Manica (1940-1941)*, Roma, 1994.

I virgolettati che seguono sono tratti da *Il Corpo Aereo Italiano (C.A.I.) sul fronte della Manica*, pubblicazione ufficiale dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare edita nel 1994, opera del generale Corrado Ricci, noto per la traduzione di memorie degli assi inglesi e americani.

Fougier, nel promemoria sosteneva che: "I tedeschi marcano una discreta superiorità su i piloti italiani" per il bombardamento, mentre per la caccia gli Italiani erano: "[...] indiscutibilmente pari ai migliori elementi di oltre alpe".

Per i bombardieri dava la preferenza, nei confronti degli SM 79 pur meglio armati, ai bombardieri BR 20, tenuto presente il clima del teatro d'operazioni, per la maggiore capacità di: "navigazione col cattivo tempo", la grande stabilità in volo e la facilità di pilotaggio anche in condizioni atmosferiche difficili, elencandone nello stesso tempo le numerosissime deficienze: velocità inadeguata, estrema vulnerabilità, autonomia e capacità difensive modeste, impianti radio e radiogoniometrici tecnicamente superati con aliquote di personale non in grado di gestirli, mancanza di interfonici e di autopilota.

Per la caccia scelta obbligata era il CR 42, considerato il migliore, ma forse sarebbe stato preferibile dire il meno peggio, dato che lo MC 200 era stato ritirato per modifiche: "Sollevando tuttavia dei dubbi sulle sue capacità nei confronti degli Hurr e degli Spit"[...] tenuto conto dei pochi scontri avvenuti con i monoplani francesi".

Il CR 42, derivazione del CR 32, volò per la prima volta nel 1938, quando Spitfire, Hurricane e Me 109 erano già in forza alla R.A.F. e alla Luftwaffe. Si trattava di un biplano che, con il Gladiator, costituiva l'ultima espressione di una formula ormai superata. La straordinaria maneggevolezza e il breve raggio di virata venivano meno di fronte alla velocità dei monoplani. Privo di corazzatura, aveva un'autonomia di volo di circa due ore a una modesta velocità di crociera, penalizzata dal carrello fisso che diminuiva la velocità.

L'armamento consisteva in due mitragliatrici Breda da 12 mm, con 400 colpi per arma, sistemate sul motore per la fragilità delle ali, raggiungeva la velocità di 450 km/h. in condizioni ottimali. Superato già alla nascita, continuò a essere prodotto per tutta la guerra. Applicando un'espressione di moda, il leader spirituale della specialità "Non poteva non sapere" che nel corso del breve ciclo di operazioni sulle Alpi erano stati abbattuti, in un colpo solo, cinque biplani da un monoplano francese

Osserva D'Avanzo: "[...] L'Italia, col Fiat CR 42, rimasto in produzione fino al 1944, è stato l'unico paese a mettere in produzione, e a continuar a produrlo per tutta la guerra, un biplano senza alcuna plausibile ragione se non l'errata valutazione compiuta nel 1939, quando venne decisa la fabbricazione in

gran serie di questo aeroplano". In effetti il biplano era inferiore in tutto ai caccia tedeschi e inglesi, ma i piloti erano "ammalati di amore per il glorioso CR 42".

Partecipò alla spedizione anche il Fiat G. 50 nato nel 1936, primo monoplano costruito in Italia; raggiungeva la velocità di 470 km/h con un'autonomia di un'ora di volo. Come il CR 42 era carente in armamento, due mitragliatrici. Sarà valutato il peggiore monoplano del conflitto. Per D'Avanzo: "[...] presentava numerosi difetti e in certi assetti di volo era definito pericoloso".

Entrambi avevano l'abitacolo aperto con temperature oscillanti a meno 15/20 gradi.

Bisognerà arrivare al 1943 per l'entrata in linea dei moderni Mc 205 e Re 2005, sempre carenti in armamento.

Va subito precisato che tutti gli aerei erano stati progettati per il clima mediterraneo, che erano privi di installazioni antighiaccio e che non era previsto il volo notturno se non in condizioni di buona visibilità.

Ai primi di settembre, in volo per il Belgio, Fougier incorse in una disavventura. L'S.79 su cui volava fu fermato a Monaco di Baviera da ufficiali tedeschi i quali, con grande imbarazzo, gli comunicano che l'aereo, per una serie di problemi tecnici, non era in condizioni di volare sui cieli del nord Europa. Come Pricolo in seguito, i nostri patirono l'umiliazione di continuare il viaggio su un trimotore Junkers Ju. 52.

Ma si era solo all'inizio

Il 10 settembre si costituiva il Corpo Aereo Italiano composto dalla 15° Brigata aerea terrestre su tre stormi, due da bombardamento, il 13° e il 43° Stormo con 40 BR 20 per ogni stormo, uno di caccia, il 56°, su due Gruppi, il 20° e il 18°, con 45 G.50 e 50 CR 42 e la 172° Squadriglia RST su velivoli Cant. Z 1007. La protezione antiaerea era costituita da mitragliere FIAT cal. 8 e cannoncini Scotti cal.20. Completava la forza un nucleo carabinieri e una banda musicale ridotta.

Dal Diario storico del Comando Supremo, si ha notizia che la costituzione del Corpo venne comunicata al Comando il 14 dello stesso mese. Il successivo 20 il generale Marras comunicò che continuavano le azioni di bombardamento sull'Inghilterra e che i Tedeschi erano: "Pronti a sbarcare anche durante la stagione invernale". Il 24 nuova annotazione sul Diario: "Hitler ha comunicato che per lo sbarco occorre una settimana di buon tempo". Il 28 brutte notizie: "Con tutta probabilità lo sbarco sarà rinviato alla primavera". Il giorno successivo si ha la conferma: "Tramontato il progetto di sbarco tedesco". Il 25 ottobre prima

notizia sull'attività in Gran Bretagna. "Notte sul 25, tredici BR20 hanno bombardato impianti portuali di Narvik". Il 27: "Tentativo di bombardamento diurno non riuscito per avverse condizioni atmosferiche". Il 29 bombardamento di Ramsgate. L'attività del C.A.I. continuava nel mese di novembre con puntate di caccia; la sera dell'8 novembre, il fallimento di un'azione su Harwich: "per le avverse condizioni atmosferiche", il 9 nuovo bombardamento, il 17 altro bombardamento con sei BR 20. Seguono notizie saltuarie di scarsa rilevanza per il Comando Supremo alle prese con una serie di disastri, l'avanzata inglese in Africa Settentrionale, dei Greci in Albania, l'azione su Taranto, successive dimissioni di Badoglio.

Il 27 settembre iniziarono le partenze.

IL 13° stormo decollò con 37 velivoli perché tre restarono a terra per avarie tecniche. In volo le pattuglie composte da cinque velivoli in formazione a cuneo si perdettero di vista, due aerei per avarie atterrarono, uno fuori campo>; due, per "eccessivo consumo di lubrificante", furono parimenti costretti ad atterrare; tre velivoli superarono il campo di atterraggio e scesero ad Anversa.

Il 43° stormo era male assortito, con comandanti sostituiti all'ultimo momento, non aveva neppure potuto svolgere attività addestrative. Partirono lo stesso giorno, trenta arrivarono regolarmente, gli altri dieci ebbero peripezie varie. Uno precipitò con la perdita di parte dell'equipaggio, uno atterrò per avarie ai motori, altri si dispersero su vari campi. Nacquero una polemica, i piloti lamentarono una scarsa assistenza radio, altri la mediocrità dei marconisti.

Di certo il biglietto da visita con cui gli italiani si presentavano non era entusiasmante.

Il 20° Gruppo caccia fu avversato dalle pessime condizioni atmosferiche e solo il 17 ottobre i 45 G.50 superarono le Alpi e atterrarono a Monaco. Proseguendo per Francoforte, due atterrarono per avarie, il resto partì per la sede di Maldegem ma, "per la perfetta mimetizzazione del campo" una parte atterrò fuori campo senza riportare danni.

Il 18° Gruppo ricevette CR 42 nuovi di zecca sui quali erano state montate radio riceventi che, risultate inadatte, dovettero essere sostituite con altri modelli. Solo il 6 ottobre, sempre per le cattive condizioni atmosferiche, poté partire per il Belgio, prima tappa Monaco, poi Rhein Mein e il 18 Melsbroek, base di operazioni. Tre aerei, fermatisi per noie ai motori, raggiunsero i compagni con lievi ritardi.

Complessivamente, nel trasferimento il Corpo lamentò la perdita di nove componenti di cui tre morti.

Sebastiano Licheri, autore di una storia della Regia Aeronautica nel secondo conflitto mondiale di 381 pagine, dedica alla Manica tre pagine e mezza, parla di: “Navigazione piuttosto travagliata a causa delle condizioni meteorologiche poco buone, lo scarso equipaggiamento e l’inadeguato addestramento del personale per navigazioni in tali condizioni”¹⁸.

D’Avanzo sostiene che: “17 aerei su 75 furono costretti ad effettuare atterraggi di fortuna, quattro andarono completamente distrutti”.

Eppure esisteva un precedente che avrebbe dovuto fare riflettere. Allo scoppio della guerra civile spagnola, la più orribile delle guerre civili, 12 SM 81 si erano alzati in volo da Elmas in Sardegna diretti nel Marocco spagnolo per dare un primo aiuto a Franco. I piloti erano tra i migliori, ma uno degli aerei s’inabissò al largo di Orano, un altro rimase distrutto durante un atterraggio di emergenza nel Marocco francese, un terzo atterrò in Algeria, con grave imbarazzo politico, perché privo di contrassegni di nazionalità.

Il generale Ricci passò poi ad esaminare le componenti della spedizione, personale e velivoli, riportando una valutazione di Fougier che riteneva i reparti ben preparati, ma senza coesione, con scarso addestramento al volo strumentale. Dei 203 piloti da bombardamento solo cinque, ripeto cinque, avevano effettuato il corso di V.S.V. (Volo senza visibilità) e tra essi nessun cacciatore. A ciò si aggiungeva la mancanza di marconisti esperti.

Il bombardiere Fiat BR 20, interamente in metallo, era stato progettato nel 1935. In grado di portare 1600 kg. di bombe, partecipò alla guerra di Spagna, dalla quale, giova notare, la Regia Aeronautica non trasse nessun insegnamento, convincendosi dell’eccellenza del materiale, CR 42 in testa, e delle tattiche di combattimento. Nel 1939 l’aeroplano aveva patito tre incidenti mortali per rottura delle estremità delle ali in volo. Pur rinforzato, era superato in tutte le sue componenti, basti pensare che . aveva in dotazione una sola bussola. I Tedeschi, con brutale chiarezza, lo avevano dichiarato inadatto alla guerra.

Il biplano CR 42 costituì la massima espressione dell’industria aeronautica italiana. Amatissimo dai piloti per la sua maneggevolezza e la facilità di comando, di semplice manutenzione, poteva essere usato anche per gli attacchi al suolo con l’applicazione di carichi di caduta.

Il monoplano Fiat G.50 era nato nel 1936 e aveva partecipato alla guerra di Spagna. Fu il primo monoplano, monomotore ad ala bassa costruito in Italia.

¹⁸ Licheri, Sebastiano, *L’arma aerea italiana nella seconda guerra mondiale. 1° giugno 1940 – 8 maggio 1945*, Milano, s.d.

Interamente metallico, aveva in dotazione la solita coppia di mitragliatrici, armamento standard della caccia italiana per tutta la durata della guerra.

Fougier, arrivato a destinazione, si mise subito a rapporto col generale Kesselring nella cui Flotte era stato inserito ed i due stabilirono che l'entrata in azione doveva essere preceduta da un'attività di ambientamento e di addestramento per tutti gli equipaggi.

Alle numerose perplessità avanzate da Fougier, che pure si era battuto per la spedizione, lo Stato maggiore dell'Aeronautica, con considerazioni di natura specificamente politiche, sostenne che i nostri cacciatori non avevano niente da imparare dai Tedeschi, che il personale scelto aveva un sufficiente addestramento per il volo notturno e strumentale, raccomandando di non dare l'impressione che gli equipaggi: "Non fossero adeguati alla situazione e non reggessero il confronto con quello dell'Aeronautica Tedesca". In condizioni atmosferiche avverse lo Stato Maggiore ordinava che l'attività di volo doveva essere limitata a una visibilità orizzontale di almeno mille metri per i BR 20, per i caccia il volo doveva essere effettuato solo se la visibilità consentisse la vista del terreno. Non si riteneva indispensabile la presenza di radiotrasmittenti, le riceventi erano in dotazione a tutti caccia del Corpo. Si raccomandava con insistenza di non voler emulare gli aviatori tedeschi in situazioni atmosferiche avverse. L'attività dei bombardieri andava sviluppata in azioni notturne con attacchi isolati, per i caccia con crociere sulla Manica.

Si accertò che la caccia poteva rimanere per un massimo di dieci minuti sulla zona orientale del Kent o sudorientali del Sussex, con la conseguente necessità di sottrarsi a combattimenti prolungati, stesso problema dei caccia tedeschi, e che i bombardieri avrebbero dovuto limitare la loro opera in un primo tempo a obiettivi costieri di poca importanza.

Era in questi parametri che il Corpo doveva muoversi.

L'11 ottobre Fougier stabiliva direttive di massima che così possono essere riassunte. Andava costituito un primo nucleo di equipaggi, in pratica scelti tra i migliori, che doveva fare da "scuola guida" agli altri. Dare inizio alle operazioni solo quando almeno un'aliquota fosse stata giudicata all'altezza, continuando nell'accrescimento della forza. Per i bombardieri si prescriveva l'impiego solo per velivoli isolati, mediante azioni notturne in condizioni atmosferiche decisamente favorevoli. Per la caccia si ribadiva che doveva entrare in azione, solo se era visibile il terreno, in crociere sulla Manica o per scortare i bombardieri in ragione di almeno tre aerei per ogni bombardiere, come prescritto nella Luftwaffe.

Ricci elevò pesanti critiche ai comandi, che vanno riportate per intero per evitare fraintendimenti: “Bisogna d’altro canto rilevare la completa assenza dalle operazioni belliche da parte dei comandanti di stormo (uno dei quali non addestrato e l’altro in preda a una supina abulia) e, tranne due eccezioni (una sola delle quali veramente valida e degna del massimo rilievo per il numero delle azioni notturne effettuate) anche dei comandanti di Gruppo”.

Quando Fougier chiese la sostituzione di alcuni collaboratori diretti e di comandanti di reparti da bombardamento ne ebbe un netto rifiuto. Riuscì però ad allontanare un gruppo di piloti estremamente scadenti. In seguito vi fu uno scontro tra il comando del C.A.I. e il comandante della 15° Brigata aerea da bombardamento per le modalità di una missione. Il generale Ricci commenta come: “[...] nel Comando C.A.I., lo stato maggiore responsabile delle operazioni non avesse una precisa conoscenza delle possibilità d’impiego dei reparti e degli equipaggi bellicamente disponibili”. Giovanni De Lorenzo, autore di *L’aeronautica in guerra (Primo anno)*, parla invece di: “accurata selezione del personale”¹⁹.

Con scambio di visite si avviarono rapporti con l’alleato e gli aviatori italiani constatarono *de visu* le loro insufficienze, dal momento che i tedeschi sostenevano che il materiale non era adatto alla guerra e si rifiutarono di volare sui BR 20. Destò in loro particolare scalpore la mancanza di ogni tipo di corazza sugli aerei e si tentò di porvi rimedio in loco. Gli aerei avevano in dotazione salvagente di sughero tipo Marina, i tedeschi, con le mani nei capelli, fornirono corsetti di tela gommata con sacchetti di fluoresceina. I battellini spediti dall’Italia risultarono troppo ingombranti per i bombardieri e inadatti per la caccia.

Accertato nei corsi di addestramento che la stragrande maggioranza dei piloti non aveva le capacità di effettuare il volo strumentale, si tentò di porvi rimedio inviandoli alla scuola di V.S.V. di Vienna

Fu a metà dicembre che lo Stato Maggiore ordinò il ritorno in patria del Corpo.

La Battaglia d’Inghilterra

Quella che è passata alla storia come la Battaglia d’Inghilterra fu, in parte, la ripetizione su scala maggiore di una battaglia aerea della Grande Guerra, quando la England Geschwader (Stormo d’Inghilterra) condusse una

¹⁹ Rainero, R.H. e Biagini, A. (a cura di), *L’Italia in guerra il 1° anno - 1940. Cinquant’anni dopo l’entrata dell’Italia nella 2° guerra mondiale*, Roma, 1994.

serie di attacchi sul suolo britannico, instillando negli Inglesi la raggelante sorpresa che l'Inghilterra non era più un'isola difesa dalla flotta. Avevano iniziato gli Zeppelin nel gennaio 1915, si passò poi agli aerei plurimotori quando le perdite dei mezzi più leggeri dell'aria diventarono insostenibili. Il 13 giugno 1917 si ebbe il primo bombardamento diurno di Londra con 162 morti, seguito da bombardamenti notturni durati fino al 1918 con pesanti perdite.

Il 10 luglio 1940 è considerato dagli storici inglesi, Churchill in testa, l'inizio della Battaglia d'Inghilterra, che i Britannici, con maggiore proprietà, chiamano "The Battle of Britain".

La battaglia viene distinta in quattro fasi:

- 1) Kanalkampf, la battaglia sulla Manica
- 2) Adlerangriff attacco dell'aquila
- 3) Attacco basi aeree
- 4) Attacco a Londra

Kesselring nelle sue memorie²⁰ la fissa in dieci mesi, agosto 1940 giugno 1941.

La Kanalkampf ebbe come obiettivo la chiusura della Manica al traffico, con l'attacco sistematico al naviglio, semina di mine, inizio bombardamento delle città portuali, tra cui Portsmouth e Dover, e contemporanei attacchi agli impianti Radar.

Il comando inglese lasciò l'iniziativa all'avversario limitandosi a sporadiche puntate, anche per il breve spazio esistente tra le segnalazioni e l'intercettazione. Malgrado le perdite, inusitate per l'aviazione tedesca, il traffico fu interdetto e l'Ammiragliato dispose che lo stretto andasse attraversato solo di notte. Il Fighter Command trasse preziose esperienze dai duelli aerei: i piloti inglesi infatti abbandonarono subito la formazione base composta da tre aerei che volavano disegnando un triangolo detta VIC, nonché l'attacco in linea di fila uno dietro l'altro, che i Tedeschi chiamavano *die Idiotenreih* "la fila degli idioti", passando alla formazione tedesca detta "a quattro dita".

Quando il comando dell'aeronautica inglese diede ordine di abbattere gli idrovolanti tedeschi Heinkel He 59, dipinti di bianco e contrassegnati da croci rosse, che procedevano al salvataggio di piloti caduti in mare, la propaganda tedesca si scatenò accusando il nemico di infrangere le leggi di guerra. Nelle sue Memorie il primo ministro inglese lapidariamente scrive: "[...] in quanto sarebbero così potuti tornare a bombardare di nuovo la nostra popolazione".

²⁰ Kesselring, Albert, *Memorie di guerra*, Milano, 1954.

Dowding stimava che per gli impianti navali e per il naviglio in navigazione: "L'ammontare del danno realmente arrecato non fu eccessivo", mentre manifestava parecchia preoccupazione per gli attacchi agli impianti radar: "Danni e perdite di personale piuttosto notevoli".

Gli attacchi ai porti e alla navigazione vennero infine sospesi per dare inizio alla seconda fase dell'Adlerangriff, gli attacchi agli aerei e alle basi.

Göring il nove agosto ordinava: "Dal Reichsmarschall a tutte le unità. Adlerangriff! Muovete e eliminate dal cielo le forze aeree britanniche. Heil Hitler!". L'attacco generale, fissato per il dieci agosto, fu rinviato al 13 per le condizioni atmosferiche. Il 12 agosto un'unità speciale, l'Erprobungsgruppe 210, composta da due squadriglie di Me 110 e una di Me 109, attaccò i radar, ma i tralicci in acciaio risultarono difficili da distruggere e i danni vennero riparati con straordinaria rapidità. Göring arrivò alla conclusione dell'inutilità degli attacchi, commettendo il primo di una non breve serie di errori. Il 13 agosto, giorno battezzato Adlertag (Giorno dell'Aquila), iniziava l'offensiva generale contro aeroporti, impianti industriali, attrezzature militari e vie di comunicazione. Le condizioni atmosferiche, il cui rilevamento era spesso impreciso, furono di ostacolo per gli attaccanti. Inoltre, osserva Liddell Hart riportando il pensiero dell'asso della caccia tedesco Galland, le perturbazioni provenivano quasi sempre da ovest e gli inglesi ne erano informati per primi.

Il 15 l'offensiva raggiunse il suo massimo ed entrò in combattimento per la prima volta la Luftflotte 5 proveniente dalla Norvegia, senza scorta di caccia data la distanza, che metteva in campo anche idrovolanti da ricognizione He 115 C per attirare i caccia. Le perdite tedesche sono pesanti, la difesa manovra bene, i controllori di volo indirizzano con precisione i caccia. La Luftwaffe ebbe così la controprova che le formazioni di bombardieri non potevano operare senza caccia di scorta, mentre la teoria dello *Schennelbomber*, cioè il bombardiere più veloce del suo inseguitore, era miseramente fallita.

La lotta si fece sempre più dura, con perdite altissime da ambo le parti, ma quelle della R.A.F. risultavano sempre minori. Dopo i primi combattimenti e anche in seguito, le perdite inflitte vennero grandemente esagerate da entrambe le parti, mentre quelle subite venivano, dalla propaganda tedesca, ridotte a metà, a differenza della R.A.F. che forniva sempre dati reali.

Il 19 agosto si tenne una nuova riunione a Karinhall, durante la quale Göring ribadì che l'obiettivo principale era la caccia. "Siamo giunti alla fase decisiva della guerra aerea contro l'Inghilterra. Il compito essenziale è sbaragliare le forze aeree nemiche. Il nostro primo obiettivo è distruggere i caccia nemici".

Lo stesso giorno Park ordinava di non volare sulla Manica per evitare perdite definitive di aerei e piloti.

Il 24 agosto per errore un bombardiere tedesco sganciò le sue bombe sulla City: Londra era colpita per la prima volta dopo il 19 maggio 1918. Churchill prese la palla al balzo e ordinò di bombardare Berlino, 81 bombardieri Wellington, Hampden e Whitley sganciarono il loro carico di bombe sulla capitale del Reich. I danni materiali furono minimi, quelli morali altissimi. Per la prima volta la capitale era attaccata con grande stupore dei suoi abitanti, ai quali Göring aveva assicurato che nessun aereo nemico l'avrebbe sorvolata. Shirer scrive nel suo diario: "I berlinesi sono esterrefatti. Non pensavano che una cosa simile potesse mai succedere".

Gli Inglesi tornarono per più notti ed alla fine delle missioni si contarono tra i berlinesi dieci morti e 29 feriti, secondo fonti ufficiali.

La Battaglia sui cieli d'Inghilterra continuava intanto giorno dopo giorno: lo stress per i piloti aumentava e i riflessi si appannavano. Per la R.A.F. il giorno nero fu il 31 agosto, quando 39 caccia vennero abbattuti e 14 piloti rimasero uccisi..

Göring promuoveva continue riunioni tra piloti di caccia e di bombardieri e dispose che a uno stormo da bombardamento - le perdite aumentavano in modo impressionante - venisse affidata sempre la stessa protezione di caccia per un migliore affiatamento.

Gli Stuka, che Dowding giudicava un "ottimo ed importante bersaglio", vennero ritirati dalla battaglia: le loro perdite erano rovinose ed anche l'Me 110 stava dimostrando tutta la sua pochezza.

Göring arrivò finalmente, ma tardivamente, alla conclusione che gli attacchi andavano concentrati sulle basi del Fighter Command, e dal 24 agosto il Command fu sotto assedio.

La vittoria per la Luftwaffe sembrava a questo punto ormai vicina, il sistema di difesa inglese stava andando in pezzi. Il 30 agosto la R.A.F. compì, con uno sforzo supremo: mille sortite, puntando alla demoralizzazione degli attaccanti.

Va precisato che per sortita o missione s'intende semplicemente un volo di guerra: difficilmente venivano effettuate più di due missioni al giorno.

A fine agosto il 20% dei piloti inglesi erano stati uccisi, feriti o risultavano dispersi, in quella che si stava rivelando una battaglia d'attrito. Erano perdite altissime che la R.A.F. non era in grado di sostenere a lungo. L'addestramento fu allora ridotto da 4 a due settimane e si provvide al trasferimento di moltissimi

piloti da altri Comandi che arrivavano allo scontro con meno di dieci ore di volo su Spitfire e Hurricane e senza avere mai sparato.

All'inizio di settembre proseguirono gli attacchi alle basi aeree, difese accanitamente. I ranghi della caccia vennero rinforzati con piloti del Comando bombardieri e di altri Comandi, ma la qualità diminuiva a vista d'occhio, le perdite aumentavano e arrivarono quasi alla parità con quelle degli attaccanti. La forza dei piloti si assottigliava continuamente.

Il 3 settembre l'offensiva germanica raggiunse il suo apice. Formazioni, che "oscurano il sole" volavano su tutta la Gran Bretagna, mentre i bombardieri inglesi tornavano tenacemente su Berlino. La situazione era disperata: le strutture, la rete di controllo e trasmissioni del Fighter Command paralizzata, i piloti esausti.

Dowding si domanda quanto tempo la Gran Bretagna potrà resistere.

Churchill scrive: "La bilancia si era abbassata a sfavore del comando dei caccia [...] Grande era l'angoscia".

Lo stesso giorno Göring, che aveva assunto il comando diretto delle operazioni dal suo treno corazzato ricoverato in un tunnel a Cap Griz Nez, Kesselring e Sperle si incontrarono all'Aja. Il prudente Sperle riteneva che il nemico avesse ancora caccia a disposizione e insistette per la continuazione degli attacchi; il "sorridente" Kesselring sostenne che il Fighter Command era finito; Göring ipotizzò che era in ritirata a nord di Londra e che la capitale andasse attaccata per eliminare gli ultimi caccia.

Il 4 successivo Hitler, in un discorso allo Sportpalast di Berlino, minacciò il nemico: "Ho atteso tre mesi senza rispondere ai bombardamenti notturni inglesi, sperando che avrebbero smesso questa insensatezza. Ma in ciò il signor Churchill ha visto un segno di debolezza. Capite bene che ora risponderemo notte per notte". E aggiunse: "Quando essi dichiarano che intensificheranno gli attacchi sulle nostre città, noi raderemo al suolo le loro! In Inghilterra si mostrano curiosi e domandano: perché non viene? Non dubitare, egli verrà!", tra grandi applausi degli ascoltatori.

Nel pieno dell'offensiva, quando la vittoria sembrava vicina, un furente Hitler ordina dunque la rappresaglia. Il 5 settembre si diramano gli ordini, nel pomeriggio del 7 circa 500 bombardieri, scortati da 300 caccia (Shirer parla di 625 bombardieri e 648 caccia), una forza che non si era mai vista su una sola città, devastano la capitale. La difesa è colta di sorpresa, l'East End è un mare di fiamme che richiama i bombardieri, trecento civili muiono e 1350 restano feriti.

La guerra, che si era svolta nel rispetto delle norme umanitarie, si avvia a diventare una guerra senza pietà.

Il 6 Göring, a colloquio con i due assi della caccia Molders e Galland, riceve dal secondo, a cui aveva chiesto in che cosa potesse aiutarli, la celebre risposta: “Dateci degli Spitfire!”.

Si verificò allora, il secondo colossale errore di Göring, che contravviene a un principio clausewitziano: “Insistere su un solo obiettivo fino a quando non è stato raggiunto”. Ma l’obiettivo di struggere la caccia inglese non era stato ancora raggiunto.

Il Blitz è cominciato.

Göring telefona esultante alla moglie: “Londra è in fiamme!”,

Ininterrottamente, per 85 notti, gli attacchi continuano con centinaia di aerei: la grande metropoli assorbe i colpi senza crollare. Vengono disseminate bombe a effetto ritardato, le U.X.B., si risponde con la creazione di squadre, le Bomb Disposal Squads, composte da volontari che Churchill così descrive: “Le squadre antibombe si vedevano subito ovunque andassi nei miei giri di ispezione. In un modo o nell’altro le loro facce sembravano diverse da quelle degli altri uomini, per coraggiosi e fedeli che fossero. Erano scarne, consunte, quasi livide, con occhi scintillanti, labbra quanto mai serrate”.

La difesa non è in grado di fronteggiare gli attacchi notturni, gli studi sui caccia muniti di un sistema radar non sono stati sviluppati, poiché l’applicazione di un impianto radar in un monomotore presentava notevoli difficoltà. Contro i bombardieri tedeschi i Defiant e i Blenheim non hanno nessuna possibilità, privi di radar o con apparecchiature estremamente primitive: è solo una questione di fortuna vedere e abbattere un bombardiere nell’oscurità più assoluta.

Nel Diario storico dello Stato Maggiore italiano si legge alla data del 7 settembre: “Il Duce mi ha comunicato essere sua convinzione che i Tedeschi siano per ultimare la loro preparazione e che sia imminente lo sbarco”²¹. (Signor Bonaiti, chi è il personaggio che scrive?)

I bombardamenti investono grandi città industriali, Bristol, Hull, Cardiff, Plymouth. Liverpool fu attaccata per quattro notti. Il bombardamento su Coventry, sventrata da mille bombe incendiarie il 14 novembre, lascia un mare

²¹ Biagini, Antonello e Frattolillo Fernando (a cura di), *Diario storico del comando supremo* - Volume II Tomo I, Roma, 1988.

di distruzioni e 1400 morti e feriti. Si conia in Italia il neologismo “coventrizzare” per distruzione completa.

Il Fighting Command, la cui eliminazione era il presupposto per l'invasione, tuttavia sopravvive, respira, ha il tempo di ricompattarsi.

Dowding commenta: “Non potevo addirittura credere che i Tedeschi avessero commesso un errore del genere”. Churchill parla di: “Senso di sollievo [...] periodo di respiro”. Peter Townsend, asso della caccia: “Durante due terribili settimane in cui i Tedeschi avevano bombardato senza tregua le basi della caccia britannica la data del 7 settembre segna una brusca svolta, mai la Luftwaffe fu più vicina alla vittoria malgrado i vuoti che i Gruppi di Dowding facevano nelle sue file”²².

Gli attacchi alla grande metropoli continueranno nel tempo con intensità via via decrescente, dando alla Gran Bretagna l'alibi per scatenare la più grande offensiva aerea della storia contro le città germaniche. Ma si tratta soltanto di un alibi, perché la volontà politica del governo viene da lontano.

Il primo ministro Stanley Baldwin, infatti, il 10 novembre 1932 alla Camera dei Comuni aveva destato grave scandalo tra i pacifisti sostenendo: “Qualunque cosa si dica, i bombardieri passeranno sempre. L'unica difesa è l'offesa. Il che significa che dovrete uccidere donne e bambini più velocemente del nemico, se vorrete salvarvi. Il bombardiere riesce comunque a passare”; e l'Inghilterra, con straordinaria previdenza, aveva preparato la futura offensiva aerea creando uno strumento micidiale: il bombardiere strategico, il quadrimotore che si scatenerà sulle città tedesche squarciandone i visceri. Le distruzioni e le sofferenze inflitte saranno restituite con largo margine. Churchill è icastico: “Il debito fu pagato in misura dieci volte, venti volte superiori, nei terribili bombardamenti continui delle città tedesche, i quali crebbero sempre più d'intensità con lo sviluppo della nostra potenza aerea, con le bombe che si facevano sempre più pesanti [...]”.

Nel febbraio 1942 il maresciallo Harris sarà posto alla testa del Bomber Command, che trasformò in uno strumento di morte e distruzione. Nella notte dal 30 al 31 maggio, mille bombardieri attaccano Colonia. Annotava il ministro degli Armamenti Albert Speer nel suo diario: “Questa notte segna il debutto delle terribili prove che vanno ad abbattersi sul popolo tedesco”.

²² Townsend, P., *Duello d'aquile*, Milano, 1970.

Le città tedesche vennero trasformate in un mare di rovine e le popolazioni pagano il debito con circa 800.000 morti, in maggioranza donne e bambini, moltissimi bambini. Le perdite di civili per Gran Bretagna e Italia, al confronto, vengono stimate in circa 60.000.

Il 7 settembre lo Stato Maggiore britannico emanò l'allarme con la parola d'ordine "Cromwell invasione imminente" a seguito del rapporto di una commissione di esperti che sosteneva essere la preparazione tedesca a buon punto, che il periodo lunare e le maree erano favorevoli, che una grande quantità di chiatte erano arrivate nei porti francesi, che bombardieri erano stati trasferiti dalla Norvegia in Francia. Ma la Battaglia era in realtà finita, la Gran Bretagna aveva respinto il tentativo di invasione. Aiutata, e non va dimenticato, dalla Manica, il migliore fosso anticarro.

Il 12 settembre, mentre la RAF bombardava Berlino, i colloqui tra Molotov e Ribbentrop dovettero continuare nel rifugio del Ministero degli Esteri. Quando Ribbentrop affermò che la guerra era finita, un sardonico Molotov rispose: "Allora perché siamo qui?"

Il mito dell'invincibilità tedesca era finito, Franco accampò mille difficoltà e non scese in guerra.

Il 15 settembre, una splendida giornata, ondate di bombardieri ben scortati si scontrano contro i cacciatori inglesi. I Tedeschi sono sorpresi dal numero di caccia che li fronteggiano, malgrado le assicurazioni ricevute. Lo spirito dei piloti della RAF è altissimo. Brian Lane, comandante della 19° squadriglia del 12° Gruppo, quando suona l'allarme si precipita sulla pista, ma vede il suo aereo in volo, "rubatogli" da un altro pilota.

Il 15 settembre verrà ricordato in Gran Bretagna come il giorno della vittoria, il giorno finale di un'*Entscheidungsschlacht* (Battaglia decisiva), secondo Clausewitz.

I bombardamenti su Londra continuarono a lungo, avrebbero causato ancora perdite dolorose tra la popolazione civile, ma non si verificò, e non si verificherà nemmeno a Berlino, il temuto insorgere di popolazioni disperate invocanti la pace.

Nella notte tra il 15 e il 16, bombardieri inglesi attaccarono il naviglio radunato per lo sbarco tra Boulogne e Anversa, con gravi danni. Con l'avvicinarsi dell'autunno svanivano le possibilità di uno sbarco, poiché la settimana dal 19 al 26 settembre era l'ultima con luna piena e alta marea al mattino.

I piloti tedeschi sentono, con la sensibilità dei combattenti, che la battaglia è perduta.

Il duello tra due piloti della caccia della Grande Guerra, Dowding e Göring è vinto dal primo e gli aviatori della Luftwaffe non cantano più *Wir Fahren gegen England!*

Il 17 settembre Hitler si convinse a rimandare lo sbarco; il 19 ordinò la sospensione della raccolta di imbarcazioni, tra l'altro continuamente sottoposte a violenti attacchi aerei; il 12 ottobre Leone marno venne procrastinato alla primavera del 1941: "Segretissimo. 12 ottobre 1940. Il Führer ha deciso che da ora e sino a primavera i preparativi per il Leone marino siano proseguiti unicamente allo scopo di esercitare una continua pressione politica e militare sull'Inghilterra".

L'attenzione di Hitler si rivolgeva ormai contro l'Unione Sovietica, l'alleato che gli spediva tonnellate e tonnellate di rifornimenti, preparando il Piano Barbarossa, basato su una "guerra rapida". Come tutti sanno, commise un errore gravissimo.

Il sommo Machiavelli, parlando della strategia dei Romani osservava: "Non aver mai accozzato due potentissime guerre in uno medesimo tempo", aggiungendo: "I nemici o si vezzeggiano o si spengono"²³.

Il feldmaresciallo Smuts osserva: "Sapete, è il più grande degli errori sostenere che siano le grandi vittorie a far vincere le guerre. Al contrario sono i grandi errori del nemico. Ecco perché dovremmo erigere un monumento a Hitler in Trafalgar Square, per essere stato così pazzo da attaccare la Russia!".

Sul Daily Mail nel 1940 fu pubblicata una caricatura di Illingworth in cui si vedono Hitler e Napoleone affacciati sul Canale con la didascalia: "Fin qui, Adolfo, ci arrivai anch'io".

Il 24 ottobre, a Battaglia finita, scende in campo il Corpo Aereo Italiano con 17 bombardieri BR 20 che, in volo notturno, arrivano su Harwich e lanciano 96 bombe mina da 100 kg. Un aereo si schianta in fase di decollo, un secondo rientra per avarie e un terzo per le cattive condizioni atmosferiche, altri due vengono abbandonati dagli equipaggi che si lanciano col paracadute, uno è danneggiato dalla contraerea, un altro atterra a Lilla avendo smarrito la rotta. Seguono altre 16 azioni, di cui sei non portate a termine per le condizioni atmosferiche, quasi tutte sulle città di Harwich, Ramsgate e Ipswich con

²³ Machiavelli, Niccolò, *Discorsi sopra la prima Decade di Tito Livio* - Opere, a cura di C. Vivanti, Milano 1997-2005.

formazioni che arrivano a un massimo di 17 aerei. *“A Ramsgate, les observateurs de la DCA restent un instant interloqués et plusieurs minutes ne s’écoulent avant que l’ouverture du feu ne soit donnée. Ils sont étonnés par ce balai étrange des bombardiers italiens, volant aile dans aile, comme à la parade et approchant de leur cible à basse altitude alors que leur camouflage inadapté les rend parfaitement repérables”* scrive Fabrice Thery In *“Une vocation tardive du Duce”* pubblicata su Internet.

La caccia viene relegata alla difesa del Belgio e di parte dell’Olanda, oltre alla protezione dei BR 20 al rientro. Notevolissime sono le difficoltà nel volo, le informazioni meteorologiche da terra raggiungono solo i comandanti di Gruppo e di squadriglia sui cui aerei sono montate le radio. Si vola a vista tra strati di nuvole che in qualche caso vanno da 3000 a 300 metri. Conseguenti sono gli atterraggi in campagna con relativi danni, negli scontri devono battersi con aerei che hanno superiorità di quota e velocità, che rendono inutili gli inseguimenti.

Per dare un’idea delle difficoltà che i piloti italiani affrontano, basti pensare che i cacciatori volavano in abitacoli aperti, con temperature di 20 gradi sotto zero. In un’altra missione di bombardamento i G 50 non si alzano in volo per il maltempo, i CR 42 partono, due devono atterrare in territorio nemico, uno si schianta al suolo nell’atterraggio. Dei 40 partiti, solo 18 ritornano alle basi di partenza, gli altri si spargono sui campi d’aviazione della Germania, Belgio, Francia e Olanda.

Sconsolato, annota un pilota: *“Quando si era sull’Inghilterra vedevamo dei combattimenti tra Me 109 e inglesi, il gruppo si precipitava, ma arrivava sempre troppo tardi perché erano combattimenti fulminei e la formazione di G.50 era troppo lenta”*.

Le perdite totali secondo Ricci, che, non va dimenticato, scrive *“per ordine di S.E. il Capo di Stato Maggiore dell’A.M.”* ammontano per incidenti in volo e per abbattimento a 10 bombardieri e 22 caccia. I Caduti sono 34, di cui 29 tra gli equipaggi dei bombardieri. Non si fa cenno alle perdite inflitte. Pricolo sostiene che nel corso di queste operazioni furono abbattuti 15 aerei inglesi contro 8 italiani.

Causa principale delle perdite fu la mediocrità dei velivoli e delle loro attrezzature, aggravate dalle condizioni atmosferiche assolutamente proibitive. Spesso gli equipaggi abbandonavano i velivoli in volo non più governabili, in qualche caso le mitragliatrici non funzionano per il freddo intenso. L’unica azione alla quale parteciparono i trimotori Cant Z 1007 bis fu una finta, una simulazione di un attacco a Harwich avvenuta l’undici novembre.

D'Avanzo parla di otto aeroplani abbattuti, quattordici distrutti e 13 danneggiati, per cause belliche. Silvestri: "L'utilizzazione di questi apparecchi fu pressoché nulla: una ventina si persero e molti più furono danneggiati".

La campagna fu l'episodio più simbolico delle capacità operative della Regia Aeronautica.

Giovanni De Lorenzo, autore di *L'aeronautica in guerra (Primo anno)*, riferendosi a tutto il conflitto, parla di: "Carenza d'interpretazione operativa, qualificazione professionale, adeguata filosofia dottrinale all'altezza con i tempi, modesta preparazione ai livelli d'impiego, tecnici, bellici, addestrativi razionalmente organizzati e armonicamente coordinati" e, aggiunge: "Presunzione tecnologica"²⁴, che fu in estrema sintesi il più grande errore dell'Arma.

I nostri cacciatori nel corso dei duelli aerei scoprirono che i duelli aerei della guerra di Spagna erano solo un ricordo e che fuoco e velocità si imponevano sulle acrobazie

Quella che risulta insopportabile è l'esaltazione acritica da parte di storici, De Lorenzo o Licheri non furono i soli, del valore dei nostri aviatori. A fronte delle asciutte descrizioni tedesche e inglesi, prive di sbavature "patriottiche", si resta invasi da un senso di disagio quando il primo usa espressioni come: "Battersi senza timore alcuno guardando fermamente negli occhi l'avversario [...] mai disdegnato lo scontro [...] coraggiosi e impavidi" e il secondo: "Incondizionata ammirazione degli inglesi e dei tedeschi per l'insuperabile coraggio dimostrato".

A noi viene da riflettere con un tremito nel cuore. Chi scrive è un uomo vecchio, su cosa provasse un giovane pilota, fior fiore della gioventù del Ventennio, pronto a morire per il duce e per la Patria, decollando verso "le bianche scogliere di Dover".

Il generale unionista Sherman, ad uno studente che gli chiedeva che cosa fosse la guerra, rispose: "La guerra è l'inferno", e l'inferno scoprirono i nostri piloti nei cieli inglesi, costretti a combattere in condizioni d'angosciosa, umiliante inferiorità, con alleati e nemici spregiosi e irridenti.

Epitaffio finale per i Caduti, nel clima di liberazione dal peso della guerra, di rimozione della sconfitta, sarà il totale oblio in cui scompariranno negli anni successivi, sarà l'ingratitude della dimenticanza.

Il 21 dicembre, quelle che Radio Londra definì "carrette siciliane", tornarono in Italia.

²⁴ Rainero, R.H. e Biagini, A. (a cura di): Op. Cit.

La realtà si era mostrata in tutta la sua drammaticità. La Regia Aeronautica, detentrici di uno sterminato numero di primati aerei, non era in grado di affrontare i problemi tecnico-operativi che il nuovo teatro bellico comportava.

Il Corpo Aereo Italiano non lasciò una grande eco. Nessun cenno si trova nella *Storia militare della seconda guerra mondiale* di Basil Liddell Hart, *Le grandi battaglie aeree della seconda guerra mondiale* di Carlo Rossi Fantonetti, *La battaglia d'Inghilterra* del generale tedesco Werner Kreipe, *Il primo e l'ultimo* di Adolf Galland, *Adolf Galland*, e neppure ne' *la biografia autorizzata* di David Baker, oppure in *Storia dell'aeronautica* di Rodolfo Gentile, né in *La battaglia d'Inghilterra* di Len Deighton e nella monumentale *Storia della seconda guerra mondiale* di Winston Churchill che pure dedica 83 pagine alla Battaglia.

John E. Johnson, l'asso britannico arrivato ai più alti gradi della Royal Air Force, nel suo *Il duello aereo* vi fa un breve cenno: "Un giorno il comandante di una squadriglia di Hurricane, che tentava di intercettare degli intrusi sull'estuario del Tamigi, rimase stupito di vedere avanzare strani bombardieri scortati da caccia biplani. Era la Regia Aeronautica [in italiano nel testo] e i piloti da caccia italiani fecero una buona impressione sui loro Fiat; ma i bombardieri furono rapidamente dispersi e 12 abbattuti senza perdite. Poco dopo, ebbero un eguale trattamento, quando ebbero l'impudenza di ripresentarsi, e ci si domanda cosa pensassero i duri veterani della Luftwaffe nell'osservare i loro inesperti alleati decollare dai campi francesi sui loro antiquati apparecchi".

Le ingenti perdite patite nella Battaglia dalla R.A.F. e dalla Luftwaffe furono variamente indicate dagli autori che seguono, le cui opere sono riportate nell'allegata bibliografia

Per Walter J. Boyne la Germania perse 1733 aerei e 3000 aviatori, il Fighter Command 1017 aerei e 537 piloti, il Bomber e il Coastal Command 248 aerei e circa 1000 aviatori; per Forti le perdite inglesi ammontavano a 915 caccia, le tedesche a 1723 caccia, bombardieri e ricognitori. Licheri fissa a 1733 le perdite della Luftwaffe e a 915 quelle inglesi; per Gentile la Germania perse 1541 velivoli, l'Inghilterra 899. Liddell Hart, storico di particolare spessore, scrive di 1733 aerei per la Germania e di 915 caccia per la RAF mentre Churchill, nelle sue Memorie, precisa: "Noi avemmo perdite, nei confronti degli aggressori germanici da uno a due anzi che da uno a tre, come avevamo creduto e dichiarato" e fissa a 915 i caccia inglesi perduti e in 1733, secondo cifre tedesche, quelle della Luftwaffe.

La grande vittoria britannica fu commentata dal Primo Ministro con parole che passeranno alla storia: "Per la prima volta nella storia, la vittoria in

una guerra viene decisa dall'aeronautica, per la prima volta sulle spalle di un ridottissimo numero di piloti pesa il destino di un intero paese. Mai, nel campo delle umane lotte, tanto fu dovuto da un così gran numero di uomini a così pochi”.

Sulle cause della sconfitta si è sviluppata nel tempo un'imponente letteratura ma il giudizio sul quale più si è portati a concordare è quello di Winston Churchill: “L'attacco aereo della Germania contro l'Inghilterra è una storia di opinioni discordi, di scopi contrastanti e di piani mai completamente realizzati. Tre o quattro volte in quei mesi il nemico abbandonò un sistema di attacco che ci sottoponeva a tensioni quanto mai penose, per volgersi a qualcosa di nuovo”.

In effetti, la principale causa della sconfitta germanica, la prima della guerra, fu l'incapacità di insistere sull'obiettivo prescelto e di passare ad altri senza avere ragguagli sui risultati ottenuti e la scarsa incidenza dei bombardieri bimotori con il loro limitato carico di bombe. Si aggiungeva la forza della RAF, ben diversa dalle aviazioni affrontate in precedenza, l'organizzazione difensiva e la tattica britannica che rifiutò sempre i grandi scontri aerei, concentrando gli attacchi sui bombardieri.

Sintetizzando il problema, gli inglesi dovevano resistere, i tedeschi vincere, vinsero gli inglesi.

Per i britannici la Battaglia, una battaglia difensiva, era imperniata sui caccia, per i tedeschi la caccia doveva debellare quella inglese, ottenere la superiorità aerea e dare via libera ai bombardieri su vasta scala per “ammorbire” la resistenza, distruggere la flotta e permettere lo sbarco dell'esercito.

Non era vantaggio da poco per la RAF di “giocare in casa”. Come già scritto, con un radar moltiplicatore di forze a cui si aggiungeva il Servizio Osservatori, le squadriglie, già allertate e in volo, potevano scegliere il punto e il tempo per attaccare. I caccia, effettuati i rifornimenti, potevano subito ripartire e riprendere il combattimento, numerosi piloti che si lanciavano con il paracadute potevano tornare ai reparti senza grandi ritardi, aerei danneggiati erano riparati in pochissimo tempo, le condizioni atmosferiche furono di molto peggiori degli anni precedenti, ironia della sorte la Wehrmacht aveva avuto condizioni climatiche favorevoli nelle campagne di Polonia e di Francia, pessime in quelle di Gran Bretagna e di Russia.

Altro fattore vincente fu l'elevata produzione di apparecchi da caccia unanimemente attribuita a William Maxwell Aitken, Lord Beaverbrook che, nato negli Stati Uniti, costruito un impero della stampa in Inghilterra, si era dato alla

politica e, in qualità di ministro delle Informazioni durante il primo conflitto mondiale, aveva ricevuto il titolo nobiliare da Lloyd George. Grande amico di Churchill, nominato ministro della Produzione aeronautica, l'aveva portata a livelli eccezionali. Dowding affermò: "Non c'è che un aggettivo per definire l'effetto della nomina: magico". A metà estate la produzione, banco di prova dell'efficienza dell'industria aeronautica, era aumentata a due volte e mezzo. In tutto l'anno 1940 ai caccia prodotti in Gran Bretagna, la Germania poteva opporre circa 3000.

Primario obiettivo della Luftwaffe, come già detto, era la distruzione della caccia ma l'autonomia di 90 minuti degli Me 109 si dimostrò un'autentica palla al piede. In effetti, secondo Deighton, Silvestri e Liddell Hart, i caccia tedeschi non restavano sul suolo britannico più di 30 minuti, Galland parla di un cane legato, il quale non può lottare oltre il limite fissato dalla sua catena; va ancora aggiunto che aerei danneggiati o privi di benzina erano costretti ad atterraggi sul suolo inglese e che i piloti paracadutatisi andavano incontro ai campi di prigionia.

Nella sua *Histoire de la guerre à travers l'armement*, Alain Bru precisa: "*Il n'est pas inutile d'en terminer pour les chasseurs avec la question de leur autonomie, facteur capital lorsqu'il s'agit de l'escorte de bombardiers. En 1940 en effet, au plus fort de la bataille d'Angleterre le Me.109 ne pouvait compter que sur 700 km; c'est à dire une distance d'escorte de 250 km - 500 km aller et retour - compte tenu du carburant consommé en combat. C'était alors une sorte de standard, partagé par les Spitfire, Hurricane, Curtis.P.40, Morane 406, etc. En fin de guerre il y avait eu une nette amélioration; en particulier sur les appareils américains car tous les constructeurs y pensaient aux immensités du Pacifique et à l'escorte en Europe. C'est ainsi que - sur le seul carburant interne - le P.47 passe à 1600 km, le P.51 à 1530, le F4 à 1610 et le F6 de Grumman à 1760 km.*

Per i cacciatori era difficile da accettare che il bombardiere fosse l'espressione del potere aereo e anche da questo nasceva l'eterna *querelle* sulla condotta delle operazioni che si manifesta in due teorie: scorta indiretta ai bombardieri con i caccia che li precedono e impegnano i caccia avversari, avendo la massima libertà d'azione; o scorta diretta con i caccia "a portata di vista" per una più stretta difesa. È forse inutile aggiungere che i comandanti dei caccia sono per la prima e quelli dei bombardieri per la seconda ipotesi. Il bistrattato Göring sosteneva che la caccia doveva svolgere entrambi i compiti, con una parte libera di impegnare la caccia nemica e l'altra nella scorta diretta. Galland, cacciatore nato, osserva: "[...] preferivamo, nella zona di volo e

d'azione dei bombardieri la -caccia libera- che, se a questi non dava l'immediato senso della sicurezza, arrecava ad essi in realtà il maggior sollievo e garantiva loro la protezione più efficace". Di certo per gli equipaggi da bombardamento vedere allontanarsi i cacciatori di scorta non doveva esser incoraggiante.

La Battaglia d'Inghilterra consacrò il potere aereo. Per vent'anni l'aeronautica, la cui prima missione fu di "vedere" nel campo avversario, era stata costretta a lottare duramente per la sopravvivenza contro le due Armi maggiori che tentarono in tutti i modi di fagocitarla, di ridurla a una loro specialità. Si sviluppò di conseguenza la naturale tendenza a sopravvalutarla ritenendola in grado da sola di vincere la guerra. Fu in questa luce che si sviluppò *l'Air Power* l'azione dei bombardieri sul suolo tedesco, basata sulla superiorità aerea, senza preoccupazioni per "i danni collaterali", anzi considerandoli parte del gioco, azione che non ebbe però il vantato effetto risolutivo anche alla luce delle perdite devastanti subite in equipaggi e aerei. Anche il potere marittimo fu ridimensionato a favore di quello aereo. Nessuna unità poteva navigare senza un ombrello aereo, le corazzate diventarono obsolete, le portaerei navi bandiera.

La battaglia nella Battaglia

Nel corso della gigantesca Battaglia che decise l'avvenire dei popoli europei, si combatté anche una minore ma ugualmente accanita battaglia cartacea tra il comandante in capo del Fighting Command e gli alti dirigenti della burocrazia ministeriale e una interna al Fighter Command tra Dowding e Park da una parte e Leigh-Mallory dall'altra.

Dowding nel luglio 1938 ricevette la prima di una lunghissima serie di lettere con le quali gli si comunicava "che i [suoi] servizi non sarebbero stati più richiesti dopo la fine del giugno 1939". La sua liquidazione venne rinviata al marzo 1940, poi al 14 luglio e a fine ottobre. Il 12 agosto 1940, nel pieno delle operazioni, gli fu comunicato che: "è stato deciso di annullare ogni limite di tempo per il tuo incarico di comandante in capo del Comando Caccia". Nella seconda settimana di novembre, bruscamente, per telefono gli viene comunicato che: "[...] dovevo lasciare il comando immediatamente", poi il Capo di Stato Maggiore telefonò: "Douglas [W. Sholto Douglas] non può lasciare il suo posto prima della settimana successiva al lunedì 25 e quello che le chiedo è se lei vuole accettare di rimanere al comando fino a quest'ultima data". Dowding, soldato da sempre, rispose: "Rimarrò senz'altro fino al 25, se questo

è di sua convenienza”. Messo poi da parte, avrebbe poi accettato un inutile incarico per l’acquisto di aerei negli Stati Uniti su suggerimento di Lord Beaverbrook, che accettò solo per espresso ordine di Churchill.

Il siluramento nacque anche da idee diverse sulla conduzione delle operazioni tra Dowding, il fido Park e Leigh-Mallory, uomo ambizioso che si pose subito l’obiettivo di subentrare nel comando del Fighter Command. I dissapori venivano da lontano. Dowding infatti gli aveva preferito, nel comando dell’11° Gruppo, Park a lui inferiore per anzianità. Nel febbraio 1940, dopo un alterco con il suo comandante, promise a Park che avrebbe fatto di tutto per allontanarlo dal suo incarico.

“Non era una persona facile da trattare. [...] Faccia tonda, baffetti a spazzola e gli occhi espressivi di un cocker ben nutrito”²⁵, così lo descrive David Irving nel suo *La guerra tra i generali*; Silvestri lo definisce: “ambizioso, di pochi scrupoli”²⁶ e sostiene che “l’indisciplina di Leigh-Mallory stava aiutando Göring”.

Leigh-Mallory aveva tra i suoi sottoposti il maggiore Bader che si prestò ad essere la sua *longa manus*. Douglas Robert Stewart Bader, ufficiale di carriera, aveva conseguito il brevetto di pilota nel 1930, ma un grave incidente aereo nel dicembre 1931 sembrò porre fine al suo avvenire nell’Arma. Camminando su due protesi artificiali, fu riammesso in servizio nel 1940 quando la penuria di piloti esperti si faceva sentire. Spirito ribelle, riscattò la sua gravissima menomazione dimostrandosi uno straordinario pilota, aggressivo e senza paura. “Magnifico acrobata, sosteneva che nessun pilota può dirsi padrone del velivolo se non è capace di controllarlo in qualunque assetto”. Rumorosamente sosteneva che una volta in volo spettasse al capo della formazione il comando e non al controllore e si batté accanitamente per le grosse formazioni di caccia con le quali intercettare gli attaccanti, contestando la tattica del comando con alte proteste. Gli era inoltre insopportabile che il Gruppo fosse relegato alla protezione degli aeroporti del Gruppo di Park.

Riassumendo le opposte tesi, Leigh-Mallory sosteneva insieme a Bader che era sbagliato affrontare l’avversario con squadriglie, e quindi in condizioni d’inferiorità, ma che occorreva attaccare in “grandi stormi” (*big wings*), formati da più squadriglie.

Dowding e Park invece erano convinti che gli attaccanti andassero affrontati con singole squadriglie mentre volavano verso gli obiettivi, consci che

²⁵ Irving, David, *La guerra tra i generali*, Milano, 1981.

²⁶ Silvestri, Mario, *La decadenza dell’Europa Occidentale*, Milano, 2002.

il tempo necessario per alzare in volo parecchi aerei e poi riunirli in *big wings* permetteva ai bombardieri di portare a termine la missione.

Va osservato che effettivamente, con i tempi necessari alla formazione dei *big wings*, l'attacco ai bombardieri veniva effettuato a missione compiuta.

Liddell Hart definisce la teoria di Leigh-Mallory, "teoria da grossi stormi" contrapponendola alla "teoria della concentrazione diluita" di Park e del suo comandante.

Boyne giudiziosamente sostiene l'esistenza di un conflitto tra forti personalità al quale si può aggiungere la naturale ambizione umana.

L'asso "Johnnie" Johnson, che aveva iniziato la guerra nei ranghi della Riserva Volontaria e l'aveva conclusa al comando di uno stormo di Spitfire, pur avendo servito agli ordini di Bader, che considerava un ottimo pilota, si schiera decisamente per le teorie di Dowding e di Park di cui condivideva i principi tattici: "Si sarebbe potuto dire del generale Keith Park che egli era l'unico uomo che poteva perdere la guerra in un solo giorno o anche in un solo pomeriggio. Un eccessivo impiego dei suoi aeroplani avrebbe potuto facilmente risolversi in un disastro, perché i suoi preziosi gruppi da caccia avrebbero potuto essere sorpresi dal nemico mentre erano ancora a terra, in fase di rifornimento".

Nei loro piani Leigh-Mallory e Bader ricevevano un potente aiuto da un ufficiale aiutante di gruppo addetto alla squadriglia di Bader, Peter Macdonald il quale, deputato in Parlamento, riferiva le loro lagnanze all'orecchio del sottosegretario di Stato all'aeronautica e a Churchill, che sentiva il parere di alti ufficiali.

Il destino di Dowding è ormai segnato. Sarà convocato il 15 ottobre nei locali del ministero a Whitehall dal sottocapo di stato maggiore. Ha contro tutti: mentre Churchill fa il pesce in barile e non assume posizione, il Segretario per l'Aria Sinclair, il Sottosegretario di Stato Harold Balfour, tutti i burocrati del ministero, il vecchio capo di stato maggiore Newall e il nuovo Portal, il vice capo di stato maggiore Sholto Douglas e l'irriducibile Leigh-Mallory.

A questa riunione di altissimi ufficiali viene convocato anche il maggiore Bader a cui viene concesso il diritto di prendere la parola.

Dowding è sconfitto e, con l'alibi del pensionamento, viene liquidato.

Sostenne il comandante Al Deere, asso della caccia: "Dowding e Park vinsero la battaglia d'Inghilterra, ma persero la battaglia di parole che ne seguì"¹.

1

Va osservato come Dowding, in questa congiura ordita contro di lui, restasse passivo. A distanza di tempo commentò: “All’atto pratico, quello non era stato l’unico caso in cui mi si fosse rilevata una divergenza di opinioni. Vi influivano anche elementi strettamente personali. Tuttavia, quello che all’epoca non sapevo ancora era il fatto che la condotta del comandante del 12° Gruppo, esaminata nel suo complesso, era una vera e propria sfida ai miei ordini”. La mancanza di polso di Dowding è evidente e aumenta quando si legge: “È probabilmente vero che io avrei dovuto approfondire di più, perché sono sempre stato dell’avviso che, se non si tiene conto del corso degli avvenimenti, questi cominciano spesso a camminare alla rovescia”. Rivolge anche un larvato rimprovero al fedelissimo Peck: “Vorrei che mi avesse personalmente informato delle difficoltà che stava avendo con Leigh-Mallory [...] Quando giunse per me il momento di intervenire era ormai troppo tardi [...] troppo tardi per ambedue” e, ancora: “Se fin dall’inizio avessi potuto sapere con esattezza quel che Leigh-Mallory stava cercando di fare, gli avrei certamente tenuto un’intera conferenza sull’inutilità di predisporre quei grandi stormi di cinque o più gruppi.

Il commento finale del candido Dowding è: “Ripensando adesso a quei tempi ritengo che avrei dovuto essere molto più deciso, addirittura severo con Leigh-Mallory. Non era preparato a ubbidire ai miei ordini ed avrei dovuto farlo trasferire” e, aggiunge: “Tutto faceva parte di un piano stabilito”.

Montgomery e Patton avrebbero messo alla porta Leigh-Mallory senza indugi.

I vincitori si divisero le spoglie. Douglas diventò il comandante del Fighter Command, Leigh-Mallory prese il posto di Park, il quale, dopo aver diretto un reparto di addestramento in patria, sarebbe passato al comando dell’aeronautica in Egitto, poi a Malta dove dimostrerà ancora una volta le sue qualità e infine al comando della RAF nel Medio Oriente e Sud Est Asiatico. Christopher Quentin Brand, amico di Dowding e Park, fu trasferito ad un’unità di addestramento. Richard Saul comandò il 12° Gruppo fino al 1941, poi passò al comando delle difese aeree del Mediterraneo orientale fino al 1943, per essere poi pensionato l’anno successivo.

William Sholto Douglas rimase al Fighter Command fino al 1942, poi in Medio Oriente, al Coastal Command, fino ad assumere il prestigioso comando della Zona di occupazione britannica in Germania.

Bader continuò a volare, diventò comandante di un *Wing*, ma il 9 agosto 1941 si scontrò con un aereo tedesco nel cielo di Francia, si lanciò con il paracadute e terminò la sua guerra in prigionia. Nell’atterraggio perdette una

delle sue protesi, ma in pochi giorni, previo accordo tra i comandi, gliene verrà paracadutata una di riserva. Terminerà la guerra col grado di colonnello, onorato con la CBE (Commander of the British Empire), la DSO (Distinguished Service Order) e la DFC (Distinguished Flying Cross).

Leigh-Mallory nel 1942 arrivò all'agognato comando del Fighter Command, succedendo a W. Sholto Douglas. Continuando in una brillante carriera diresse le forze aeree alleate durante lo sbarco in Normandia, entrò in conflitto con Harris "il macellaio", coriaceo comandante del Bomber Command che non riuscì però a scalzare come aveva fatto con Dowding. Nell'agosto 1944 fu nominato Air Commander-in-Chief of South East Asia Command, ma l'aereo che lo portava in Birmania si fracassò sulle Alpi francesi. Secondo l'inchiesta, l'equipaggio prese il volo dietro sue insistenze, benché le condizioni atmosferiche fossero pessime. Ironia della sorte, suo successore fu l'acerrimo nemico Keith Park.

Winston Churchill, che della defenestrazione di Dowding non fa cenno nelle sue Memorie, nelle quali pur si occupa di minuzie varie, sarà a suo volta sconfitto nelle prime elezioni del dopoguerra.

Dowding lascerà la RAF nel luglio 1942, sarà onorato col titolo di Lord Dowding di Bentley Priory nel 1943, ma non sarà nominato Marshal of the Royal Air Force, grado al quale aveva certamente diritto. All'atto del ricevimento di una decorazione dirà: "Vorrei dividerla in mille pezzi e darli ai piloti della caccia. Sono essi che l'hanno meritata".

Basil Liddell Hart non ha dubbi: "Fortunatamente la volontà tedesca di assumere il controllo dell'aria, quale fase preliminare dell'invasione, venne frustata dagli sforzi dei cinquanta impari gruppi del Comando Caccia, che lavoravano sotto la magistrale guida del Maresciallo dell'Aria Hugh Dowding e del Vice Maresciallo dell'Aria Park [...].

Churchill non è da meno: "La preveggenza mostrata dal Maresciallo dell'Aria Dowding nei suoi ordini al Comando Caccia merita il più alto elogio, ma ancor più notevoli erano stati il calcolo preciso e la freddezza che avevano tenuto in serbo per tutte quelle settimane di battaglia durissima nel sud un contingente di apparecchi da caccia nel nord. [...] esempio di vera e propria genialità nell'arte della guerra".

Pile ben giudicava Dowding: "Un uomo difficile, un uomo con le sue opinioni, un uomo determinatissimo e un uomo che più di qualunque altro sapeva tutto su ogni aspetto della guerra aerea". Sulla stessa linea è Francis Wilkinson, aiutante personale di Dowding che lo definiva: "Persona che valeva

ben più di tutte le altre, era della più alta integrità. [...] Forse proprio per questo che era così solo”.

Nel campo avverso Göring sarà processato e sfuggirà all'impiccagione suicidandosi in cella, Kesselring sarà condannato a morte per le operazioni antipartigiane in Italia, pena tramutata in ergastolo e liberato nel 1952, ufficialmente per motivi di salute. Sperrle, a cui non fu contestata la distruzione di Guernica, fu processato nel 1947 per crimini di guerra e assolto. Stumpff, nominato responsabile della difesa della Germania contro l'offensiva aerea alleata, firmerà per la Luftwaffe la resa incondizionata a Karlshorst. Molders, come l'asso giapponese Hiroyoshi Nishizawa, morirà in un disastro aereo, passeggero su un Heinkel He 111. Galland, generale a 29 anni, vivrà a lungo, ascoltato esperto di aeronautica in Argentina, tornerà in Germania, diventerà famoso per i suoi libri.

I piloti

Nei *dogfights* o *combat tournoyant* tra i biplani, che duravano parecchi minuti e nei quali la maneggevolezza era importante quanto la velocità, aveva quasi sempre la meglio il pilota più acrobatico. In seguito, subentrarono nuove forme di combattimento, determinate dalle specifiche ministeriali della seconda metà degli anni Trenta che richiedevano monopiani ad ala bassa, carrello retrattile, veloci, con un potente armamento, che per la loro natura portavano a un combattimento fondato sulla velocità e sul fuoco e in cui la maneggevolezza diventava una dote secondaria. In sintesi l'aereo leggero, maneggevole era surclassato dall'aereo robusto, veloce, con elevata potenza di fuoco.

L'attacco in linea di massima avveniva da una quota superiore e col sole alle spalle e consisteva in una sola, velocissima discesa, il *dive and zoom*, con la quale il pilota, sfruttando il fattore sorpresa, si portava in coda all'aereo nemico, con un tempo di fuoco non superiore a due-tre secondi. L'elemento umano aveva un peso spesso decisivo. Sangue freddo, quell'imponderabile che fa, ci si perdoni il paragone, di un calciatore un grande calciatore, esperienza per precedenti vittorie, eccellenza nel pilotaggio, capacità di sparare o avvistare a distanza superiore alla media, costituivano fattori indispensabili. Erano in pochi a poter affrontare frontalmente un avversario, iniziare il fuoco già alla distanza di 500 metri e svicolare lateralmente a pochi secondi dall'impatto.

I cacciatori che volavano da soli, le "aquile solitarie" erano scomparsi, i piloti volavano in formazioni nelle quali venivano inquadrati i giovani piloti privi di esperienza, che erano sempre abbattuti con maggior frequenza. La

formazione della coppia, creata in Spagna, restava sempre la migliore con il capo, sempre il più esperto, che attacca e il gregario che gli protegge le spalle. Il capo sezione doveva controllare tutto il cielo, segnalare al suo secondo un attacco in coda e manovrare per contrattaccare a sua volta. Il tutto si svolgeva in pochissimi minuti: è difficile per chi scrive, e forse non solo per chi scrive, capire che cosa provasse un pilota in quegli istanti di vita o di morte.

Il fuoco costituiva l'incubo di tutti i piloti. Alcuni si coprivano completamente, altri volavano con il tettuccio aperto, altri ancora portavano una pistola. Con inimitabile humour britannico si fondò il club dei *Guinea Pig*, al quale nessuno voleva appartenere perché composto da piloti sopravvissuti con orrende bruciature.

Era ovvio che in questi velocissimi duelli aerei la Regia Aeronautica fosse svantaggiata in partenza con il suo patetico biplano CR 42 costruito per scenari bellici che non esistevano più e il Fiat G.50, annoverato tra i più mediocri del secondo conflitto mondiale.

Tratteggiare un ritratto del pilota della Battaglia d'Inghilterra è cosa sicuramente ardua.

Il cacciatore della Luftwaffe si può descrivere come un giovane uomo maturato nell'ardente clima della Germania nazista, nel clima della grande rivincita, della vendetta per le umiliazioni patite negli anni successivi alla Grande Guerra.

Nella passato conflitto il pilota era rappresentato come un antico cavaliere che ingaggiava solitari duelli sempre seguiti dalla morte, una morte estremamente diversa da quella anonima delle trincee, una morte che veniva data o ricevuta in un duello alla pari, nel quale "ogni uomo fu solo con se stesso"²⁷. Assi famosi come Immelmann, Richthofen e Boelcke si imprimono nell'immaginazione e l'opera di Boelcke, *Feldberichte*, scritta nel 1917 è un articolo di fede per quella che si potrebbe definire "la meglio gioventù". Quando Boelcke morì, il comandante della Streitkräfte, (l'aviazione tedesca) pronuncerà parole: "*Ein Boelcke will ich werden*" (Voglio diventare come Boelcke) che saranno un viatico per le future generazioni.

Il fascino del volo, la possibilità di una carriera che dà prestigio sociale, portò all'arruolamento volontario nell'Arma considerata nazista per eccellenza. Il pilota simbolizzava la potenza, la gioventù e la modernità della Luftwaffe. Spessogli aviatori tedeschi marciavano inquadri fino ai loro aerei per volare su Londra cantando *Denn wir fahren gegen England*. La loro politicizzazione era

²⁷ Hillary, Richard, *L'ultimo avversario*, Milano, 1964.

evidente. Si legge nel diario del sottufficiale Pausinger della squadriglia di caccia JG 54, che scorta i bombardieri su Londra: “Se le bombe non centrano gli obiettivi, spero che colpiscano le grandi banche giudaiche”.

I piloti inglesi non erano politicamente motivati, rifuggivano da manifestazioni retoriche, da slanci patriottici, da inviti a celebrazioni, preferivano vivere tra di loro. Non volevano conquistare il mondo ma difendere il loro paese, si ritrovavano nella frase di John Llewelyn Rhys, un pilota che non vide la fine del conflitto: “L’Inghilterra è il mio villaggio” e quel “Villaggio” difesero con incredibile accanimento.

Tra le memorie, molte con interessantissime annotazioni tecniche ma tutte, pur a distanza di tempo, scritte con lo spirito di cacciatori di selvaggina, spiccano quelle di un giovanissimo pilota di Spitfire, Richard Hillary, autore di un dimenticato lavoro, *The last enemy*, pubblicato nel lontano 1942.

Hillary, di famiglia agiata, appartiene alla dorata gioventù che frequenta Oxford nell’esclusivo Trinity College, si dedica alla letteratura con aspirazioni al giornalismo, al canottaggio e al rugby e nel 1938 comincia a volare con l’Oxford University Air Squadron, una delle tante associazioni che permettono ai volontari di volare. Appartiene alla generazione che nel 1934 a Oxford dichiara che non combatterà per il Re e per l’Inghilterra e che morirà per il Re e per l’Inghilterra.

Di lui e dei giovani universitari che rifiutavano: “La società borghese a cui dovevano la loro educazione e la loro posizione” scrive Arthur Koestler in *The Yogi and the commissar, and other essays*.

Vale la pena di riportare il giudizio di Koestler sulla guerra: “In questa guerra noi combattiamo la menzogna assoluta in nome di una mezza verità”.

Nominato sottotenente, deve superare la naturale ostilità che comportava l’appartenenza alla “generazione di Oxford” ed essere uno dei “ragazzi dai lunghi capelli”. Dopo un addestramento di sei settimane in Scozia, destinato all’aerocooperazione con l’esercito, apprende dalla radio di Dunkerque e, tra urla di gioia, del passaggio del suo gruppo alla caccia. Nel corso dell’addestramento gli viene spiegata l’inutilità delle acrobazie, di “sparare rapidamente e di scappare con la massima velocità”.

Afferma: “Credo che l’aeroplano da caccia sia stato un mezzo adatto per fare la guerra come dovrebbe essere fatta, cioè un combattimento individuale tra due persone nel quale si uccide o si è uccisi” e, ancora: “Mi domandai pigramente come sarebbe stato l’uomo che avrei ucciso. Era giovane, era grasso, sarebbe morto col nome del führer sulle labbra o sarebbe morto solo, conscio in quell’ultimo momento di se stesso come uomo? Non lo avrei saputo

mai. Poi mi allacciarono cinture e spallacci, mentre la mia mente automaticamente controllava i comandi e decollammo”.

Sullo stesso piano era un altro cacciatore, di lui più fortunato, Adolf Galland il quale osservava: “L’aviatore da caccia [...] rappresenta ancora [...] il tipo più puro e genuino del combattente singolo”.

La carriera di Hillary finirà il 3 settembre, quando nel corso di un combattimento verrà abbattuto e cadrà nelle gelide acque del Mare del Nord. Passeranno tre ore prima di essere salvato da una Lifeboat di Margate. Ha orrende ustioni al volto e alle mani, ma subito chiede quando potrà tornare a volare. Dopo mesi di ricovero gli vengono ricostruite le palpebre, il volto, le mani. Nel gennaio 1941 viene nuovamente operato per la ricostruzione del labbro superiore, a febbraio per complicazioni sopravvenute. Di giorno in giorno ha notizie della morte di suoi compagni, dei ragazzi “dai lunghi capelli”. Tornerà a volare, non vedrà la fine della guerra, precipiterà durante un volo notturno nel gennaio 1943.

Scriva Llewelyn Rhys: “[...] veniva fatto di ricordarsi del buio, fuori, della tenebra che ci attendeva quieta, paziente, perché, tanto, non c’era fretta”.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Storia del volo*, Milano, 1962.
- Angelucci, Enzo (a cura di), *Atlante enciclopedico degli aerei militari*, Milano, 2000.
- Barbieri, Corrado, *I bombardieri della seconda guerra mondiale*, . Parma, 1969.
- Barbieri, Corrado, *I caccia della seconda guerra mondiale*, Parma, 1970.
- Bellomo, Bino, *Perché fallì l’invasione dell’Inghilterra*, Nuova antologia, 1966.
- Biagini Antonello e Frattolillo Fernando (a cura di), *Diario storico del Comando Supremo*, Volume II, Tomo I, Roma, 1988.
- Boog, H., *The organization of the German Air Force High Command 1935-1945*, Revue internationale d’histoire militaire n.47, 1980.
- Boyne, Walter J., *Scontro di ali*, Milano, 1997.
- Bru, Alain, *Histoire de la guerre à travers l’armement*, Stratis Org.
- Ceva, Lucio, *Spagna 1936-1939. Politica e guerra civile*, Milano, 2010.
- Churchill, Winston, *La seconda guerra mondiale*, Milano, 1958.
- Clostermann, Pierr., *La grande giostra*, Milano, 1965.

- Collier, Richar. *Il giorno dell'aquila (La battaglia d'Inghilterra)*, Milano, 1969.
- Collier, Basil, *Storia della guerra aerea*, Milano, 1974.
- Correlli, Barnett (a cura di), *I generali di Hitle*,. Milano, 1998.
- Cox, Sebastian, *Le rôle de la R.A.F. dans la bataille de France et la bataille d'Angleterre* Revue *Penser les ailes françaises*, Printemps ,2011.
- D'Avanzo, Giuseppe, *Ali e poltrone*, Roma, 1981.
- Deighton, Len, *La battaglia d'Inghilterra*, Milano, 1982.
- Eshel, David, *Bader e la battaglia d'Inghilterra*, Rivista storica, 1995.
- Facon, Patrick, *Le bombardement stratégique*, Monaco, 1995.
- Forti, Mario, *La battaglia d'Inghilterra: un'invasione sventata*, Rivista aeronautica, 1990.
- Frankland, Noble, *I bombardamenti sull'Europa*, Parma, 1971.
- Galland, Adolf, *Il primo e l'ultimo*, Milano, 1959
- Gentile, Rodolfo, *Storia dell'aeronautica. Dalle origini ai nostri giorni*, Roma, 1958.
- Gilbert, Martin, *Churchill*, Milano, 2002.
- Hillary, Richard, *L'ultimo avversario*, Milano, 1964.
- Irving, David, *La guerra tra i generali*, Milano, 1981.
- Johnson, 'Johnnie', *Il padrone del cielo*, Milano, 1959.
- Killen, John, *Storia della Luftwaffe*, Milano, 1971.
- Kreipe, Werner, *La battaglia d'Inghilterra*, in AA.VV. *Decisioni fatali*, Milano, 1958.
- Llewellyn Rhys, *L'Inghilterra è il mio villaggio*, Milano, 1951.
- Licheri, Sebastiano, *L'arma aerea italiana nella seconda guerra mondiale. 1° giugno 1940-8 maggio 1945*, Milano, s.d.
- Liddell Hart, B.H., *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, 1971.
- Liddell Hart, B.H., *L'arte della guerra nel XX secolo*, Milano, 1971.
- Marcon, Tullio, *Il servizio salvataggio della R.A.F.*, Rivista storica, 2001.
- Pricolo, Francesco, *La Regia aeronautica nella Seconda Guerra Mondiale. Novembre 1939-Novembre 1941*, Milano, 1971.
- Rainero R.H. e Biagini A. (a cura di)., *L'Italia in guerra il 1° anno—1940. Cinquant'anni dopo l'entrata dell'Italia nella 2° guerra mondiale*, Roma, 1994.
- Remino, Carlo, *L'arma aerea nella dottrina della Wehrmacht*, Rivista Storica, 1996.
- Ricci, Corrado, *Il corpo aereo italiano (C.A.I.) sul fronte della Manica. (1940-1941)*, Roma, 1994.
- Rocca Gianni, *I disperati*, Milano, 1991.

- Rossi Fantonetti, Carlo, *Le grandi battaglie aeree della seconda guerra mondiale*, Milano, 1970.
- Shirer, William L., *Storia del terzo Reich*, Torino, 1963.
- Silvestri, Mario, *La decadenza dell'Europa Occidentale*, Milano, 2002.
- Stokes, Donald, *Il creatore dello Spitfire*, Il Mese. Compendio della stampa internazionale, 1945.
- Wright, Robert, *Dowding e la battaglia d'Inghilterra*, Milano, 1969.