

L'Armée de l'Air

(1918-1940)

Souvenez-vous que vous n'avez pas été vaincus.
Joseph Vuillemin

di

Emilio Bonaiti

Gli anni Venti - Le operazioni in Marocco - Il pensiero militare - La pubblicistica - Il materiale - Gli anni Trenta - La guerra - La *déba*cle.

L'aeronautica francese iniziò il primo conflitto mondiale con 24 squadriglie e 150 aerei. Lo terminò con 320 squadriglie e 3.430 velivoli.

Dalla guerra, che con l'incapacità dei comandi di risolvere il problema tattico del superamento di una trincea protetta da filo spinato e difesa dalla mitragliatrice, aveva rappresentato il fallimento dell'arte militare, si trasse un'importante lezione: le operazioni, con l'affermarsi dell'aeronautica, non erano più ristrette al campo di battaglia e alle retrovie, ma si allargavano alle metropoli, ai piccoli centri, alle strutture industriali, alle reti stradali e ferroviarie.

La nuova Arma, che avrebbe rivoluzionato il XX secolo, era passata dall'aggiustamento del tiro d'artiglieria alla battaglia per la conquista dello spazio aereo.

Fu il generale Duval, capo del Service Aéronautique aux Armées dall'agosto 1917, a creare la Division aérienne che, composta da circa 600 aerei, intervenne nel corso dell'ultima offensiva tedesca. Duval aveva concepito e attuato la dottrina dell'impiego in massa dell'aviazione con squadriglie di caccia e da

bombardamento che, operando sulle immediate retrovie, avevano bloccato dall'alto l'afflusso di truppe e rifornimenti sul campo di battaglia.

Scriveva: *“La victoire aérienne doit précéder la victoire terrestre dont elle est l'un des éléments et le gage”*.

Il generale si era opposto all'auspicata creazione di una forza aerea autonoma interalleata da bombardamento insistentemente richiesta dagli Inglesi, riassumendo il suo pensiero nella celebre frase: *“A che serve bombardare Colonia se Parigi cade?”*.

Gli anni Venti

Nel dopoguerra, sulla giovane Arma che aveva spazzato via i tradizionali limiti geografici della guerra, i militari si scontrarono in modo acre, aspro e senza esclusione di colpi, in una sfiibrante, interminabile *querelle* che sarebbe durata per tutti gli anni fra le due guerre mondiali.

L'Armée e la Marine Nationale ritenevano che l'aviazione andasse aggiunta alla panoplia delle armi a disposizione, perché indispensabile alla luce delle esperienze belliche e, ma questo non veniva proclamato, per la perdita di prestigio e peso, di risorse economiche, degli organici e delle strutture aeree. Si negava l'esistenza della battaglia aerea insistendo sulla battaglia globale nella quale l'aviazione interveniva come un'arma ausiliaria, un'arma di cooperazione al servizio delle due Armi maggiori. La guerra aerea non esisteva e in conseguenza non occorreva creare un'Armée de l'Air.

Agli aviatori che ricordavano l'indipendenza dell'aviazione britannica, si rispondeva che la Gran Bretagna non aveva confini terrestri.

I difensori di un impiego indipendente dell'Arma ribadivano che la guerra futura sarebbe iniziata con attacchi alle città, agli impianti industriali, alle concentrazioni di truppe e sottolineavano la specificità dell'Arma basata su: *“Procédés de combat particuliers, du personnel spécialisé et des engins appropriés”*.

Il *commandant* Faure, fautore del potere aereo, in un *rapport* del 23 marzo 1922 *“L'aviation pour la guerre et pour la paix”*, citando le parole del vincitore di Verdun *“L'aviation e i carri armati sono le armi dell'avvenire”*, lamenta che

il ministero della Guerra non afferrasse i termini del problema: *“S’emploie à faire entrer l’aviation militaire dans le cadre d’une organisation plus générale qui, n’ayant pas connu ses besoins, n’est pas apte à les satisfaire: répartir l’aviation en régiments, brigades, divisions, cela lui donne bien figure d’une arme comme les autres, ce qui est peut-être un résultat. Cela crée aussi des postes nouveaux, des états-majors nombreux et fournit ainsi des débouchés pour officiers en surnombre des autres armes. Sont-ce là des mesures qui préparent notre aviation à la guerre ? Il est difficile de le prétendre. [...] Il ne faut pas laisser l’aviation fragmentée dans des compartiments étanches qui forment des départements ministériels distincts ayant chacun son budget particulier. Le point de vue technique unique et général échappe fatalement à chacun d’eux et, de la sorte, malgré une multiplication des efforts et aussi des dépenses, le rendement reste ridiculement faible et les progrès ne se produisent pas”*.

Faure propone il termine *“Aviation nationale”*, più *“politiquement corretto”*, al posto di Armée de l’Air: *“Le mot d’armée de l’air a déjà été prononcé. Il soulève dans les milieux militaires une crainte à la vérité très justifiée. On redoute que la création d’une armée de l’air ayant son autonomie n’entraîne une dualité funeste dans le commandement et ne permette pas aux unités, aussi bien de l’Armée de terre que de la Marine de guerre, de disposer, aussi bien sur le champ de bataille que dans la préparation à la guerre, des éléments d’aviation qui leur sont indispensables. L’objection est extrêmement grave. Si telles devaient être les conséquences de l’existence d’une aviation nationale, sa création serait à rejeter immédiatement. [...] On peut alors constater que les conséquences funestes que l’on redoute ne sont pas le fait de la création d’une armée de l’air, mais qu’elles résulteraient uniquement d’une mauvaise organisation dans laquelle la difficulté n’aurait été ni prévue ni évitée”*.

Al *rapport*, qui brevemente riportato, risponde il 15 giugno dello stesso anno il colonnello Pagezy dello Stato Maggiore, il quale espone la tesi con la quale l’Armée de Terre si opporrà per vent’anni alla nuova istituzione: *“La vieille thèse du ministère de l’air (est) dangereuse. Ministère de l’air et Armée de l’air, ce sont deux grands mots qui, répétés à satiété, par de nombreux journaux, finissent par impressionner le profane et même le non profane. Le public ne se dit pas que la marine est une arme et que l’aviation en est une autre. Armée de terre, Armée de mer, Armée de l’air. Empire de la terre, empire de la mer, empire de l’air. Ce sont des trinités qui*

sonnent bien et l'ordre ternaire est doté d'une force mystique dont il faut tenir compte. [...] Au demeurant chacun de nous est ainsi fait que quand il devient homme politique, il est toujours prêt à se laisser persuader que l'intérêt public exige la création d'un ministère nouveau". Il finale é apodittico: "On ne peut pas plus enlever leur aviation à l'armée et à la marine qu'on ne peut leur enlever leurs canons et leurs fusils".

Il maresciallo Fayolle, *Inspecteur général de l'Aéronautique*, coadiuvato da ufficiali dell'aviazione tra cui il colonnello Armengaud, nel 1923 fissò i principi sull'organizzazione e sull'impiego dell'Arma che si possono così brevemente riassumere.

Le forze aeree erano divise in tre parti: *"reconnaissance, combat aérien, bombardement: [...] sauf à rechercher si un modèle d'avion déterminé ne peut pas et ne doit pas remplir plusieurs de ces rôles différents"*. L'aviazione da ricognizione assegnata alle divisioni, ai corpi d'armata e alle armate, la caccia basata su un monoplano armato di una mitragliatrice per la difesa contro aerei nemici e un biposto per *"la profondeur du champ de bataille"*, l'aviazione da bombardamento, costituita da due specialità, una per il *bombardement rapproché* fuori del raggio d'azione dell'artiglieria e un'altra per il *bombardement lointain*.

Il comando doveva restare nelle mani di un generale dell'Armée che: *"Realizzerà l'unità di direzione della battaglia aerea sull'insieme del fronte delle operazioni e nella zona degli obiettivi strategici. Al disopra delle armate questo capo comanderà le manovre rapide dell'aviazione da caccia, i concentramenti o l'economia delle forze, seguendo l'attività del nemico"*.

Si scrive nel 1923: *"Il n'y a pas littéralement parlant de -guerre aérienne- c'est en réalité de la -guerre terrestre- ou de la -guerre navale- effectuée par des engins aériens. En effet l'aéronautique de guerre est dirigée contre des objectifs terrestres ou navals qu'elle agisse comme moyens de reconnaissance ou de bombardement, son objectif final n'est jamais dans l'air. Et le fait que les opérations de l'aéronautique à objectifs terrestres ou navals sont l'occasion de rencontres aériennes n'enlève nullement son caractère terrestre ou naval à la guerre -dite 'aérienne' ».*¹

¹ Archives du S.H.A.T., *L'aéronautique considérée du point de vue militaire*, 5 septembre 1923.

Questi principi sono avallati dagli aureolati capi dell'Armée ai quali andava la riverente ammirazione dell'opinione pubblica e della classe politica.

La scarsa preveggenza veniva da lontano.

Nel 1914 il générale Bernard, Directeur de l'Aéronautique al ministero della Guerra, affermava perentoriamente: *"Les avions n'ont pas besoin d'arme, du moment qu'ils sont simplement destinés à remplacer les ballons captifs trop difficiles à faire mouvoir du sol à cause des lignes télégraphiques"*. Sulla stessa linea, la maggioranza degli ufficiali superiori dichiaravano essere la ricognizione la missione principale e non il *"Plaisir de combattre l'adversaire"*.

Va a merito di Pierre-Etienne Flandin, uomo politico di acuto ingegno, sottosegretario di Stato all'Aéronautique Militaire e all'Aéronautique Navale durante il ministero Clemenceau, preconizzare, in una nota del mese di dicembre 1917, la creazione di un'aeronautica indipendente per missioni di bombardamento strategico per: *"Faire sentir au peuple allemand le poids de la guerre"*. Siamo in anni nei quali i politici hanno una profonda soggezione nei confronti dei militari, ma Flandin osserva: *"L'aviation militaire et l'aviation navale jouent un rôle spécial qui est nettement conditionné par leur participation aux opérations sur terre ou sur mer. Le commandement responsable de l'une ou l'autre ne peut avoir la liberté d'esprit nécessaire pour concevoir, préparer et exécuter un plan d'opérations aériennes qui est absolument indépendant, non seulement des opérations engagées par l'Armée ou la Marine, mais aussi de l'action militaire en liaison avec ces opérations"*. Aggiunge: *"Cette armée devrait être absolument séparée des aéronautiques d'armées spécialisées et opérer indépendamment d'elles en vue de briser l'économie et le moral de l'adversaire"*.

Per la prima volta in Francia si parla ad alto livello di bombardamento strategico.

Va precisato che l'aeronautica da bombardamento viene divisa in aviazione da bombardamento tattico e in aviazione da bombardamento strategico, non per il modello di aereo impiegato, ma secondo l'impiego sul campo di battaglia e nelle immediate retrovie o in profondità nel territorio nemico. In altre parole, come si esprime la moderna dottrina aerea, è l'obiettivo e non il sistema d'arma che determina la classificazione.

Il governo nel corso della guerra si era sempre opposto a operazioni di bombardamento sulle città, salvo nel caso di rappresaglie. Questa politica sarà una costante dei governi che si succederanno.

Per i militari il generale Weygand così si esprime: *“Il y a quelque chose dans ces bombardements de gens sans défense à l’arrière du front qui tient de la lâcheté, et cela répugne au soldat”*.

La nuova creatura muove i primi, stentati passi tra la vigile attenzione delle due Armi maggiori.

Nel 1920 fu creato il Sous-secrétariat d’État de l’Aéronautique et Transports Aériens, annesso al ministero dei Trasporti. Nel 1921 l’Ispettorato generale dell’Aeronautica. Nell’anno 1932 il Conseil Supérieur de l’air. Nel 1933 l’SR Air, Service de Renseignement Air che faceva parte del Service de Renseignements Militaires. Nel 1936 l’École de l’Air, che forniva l’istruzione e la formazione. La scuola comprendeva scuole di formazione, scuole di perfezionamento, corsi aerei, l’École Supérieure de Guerre Aérienne e il Centro di Hautes Études Aériennes destinato a formare gli ufficiali superiori e l’alto comando.

Nell’ottobre 1923 il generale Buat, nuovo *Chef d’état-major général*, ribadiva il principio che l’aviazione, arma e non armée, doveva restare nell’ambito delle forze terrestri e navali, sollevando interessati consensi quando scrive: *“L’aviation lourde et très lourde à grand rayon d’action, apte au bombardement de jour et de nuit, représente une puissance décisive dans le déroulement de la bataille terrestre. Combinée avec l’infanterie portée, l’artillerie tractée et les chars, l’aviation est aujourd’hui l’arme directrice de la tactique et de la stratégie. L’aviation prolonge, remplace l’artillerie, l’aviation constitue la réserve générale aérienne”*.

Viene fatta qualche concessione con la creazione di due divisioni aeree formate da caccia e bombardieri con la missione di distruggere l’aviazione nemica per raggiungere il dominio del cielo, ma l’obiettivo finale è sempre l’appoggio alle forze terrestri. Non ha nessun peso *l’aviation d’intervention lointaine* capace di agire sul territorio nemico, così come un’azione combinata tra mezzi terrestri e aerei della cui incisiva importanza la campagna di Francia del 1940 sarà un esempio pregnante.

All'Armée de terre andava il 64% del budget del bilancio militare, mentre del restante solo un misero 13% andava alla derelitta consorella. Il potere dei capi dell'Esercito si manifestava nei principali Consigli militari come la Commission du Conseil Supérieur de la Guerre e la Section de la Défense Nationale du Cabinet.

Nel 1924 Ugo Fischetti valuta la forza dell'aeronautica dell'Esercito in 280 squadriglie con circa 2.000 aerei, e in 50 squadriglie quella dell'aeronautica della Marina con 500 aerei.²

Sul giornale "Les Ailes", organo del Comité Français de Propagande Aéronautique creato nel 1921, che ha alle spalle i fratelli Michelin industriali aeronautici, gruppi di pressione parlamentari e associazioni, Georges Houard l'8 luglio 1926 con "Une arme? Oui! Au moins", sostiene: "Io credo che l'aviazione possa essere più che un'arma: deve dare luogo a un'Armée de l'Air che dominerà l'Esercito e la Marina. La navigazione aerea mette tutti i paesi d'Europa nella situazione di un'isola in cui l'acqua è rimpiazzata dall'aria; mette ciascuno di questi paesi alla mercé di altri aventi forze aeree più potenti".

Negli anni Venti nasce il terrore di una prossima, imminente guerra aerochimica sui centri abitati. La tesi è avallata da militari, giornalisti, uomini politici, militanti di partiti e movimenti diversi e da stimati tecnici. Sono in pochi a ricordare che gli attacchi con i gas hanno avuto un impatto di modesta entità e non sono stati decisivi nel passato conflitto.

In una breve antologia si possono citare Foch che nell'avvenire invitava alla massima attenzione: "[...] se non vogliamo subire qualche *redoutable* sorpresa", Weygand, suo fidato scudiero: "La chimica e l'aviazione sono divenuti i due più terribili cavalieri dell'Apocalisse", Douhet: "Fatalmente la guerra aerochimica avrà luogo". A sua volta l'Ingénieur général d'Artillerie navale P.Bourgoin, basandosi sulle sue conoscenze tecniche, valutava in due le tonnellate di *phosgène* sufficienti per una metropoli come Parigi, mentre il sorprendente Debeney, direttore dell'École Supérieure de Guerre, avanzava la strabiliante proposta di usare una cortina di gas come eccellente metodo per la difesa contro

² Fischetti Ugo, *Il potere aereo francese, "Esercito e nazione"*, 1929.

i bombardieri. Per inquadrare il livello intellettuale dell'Armée, va ricordato che Debenry sarà *Chef d'État-Major Général* dal 1924 al 1930.³

Si farnetica di aerei "silenziosi" e di palloni che avrebbero sparso il gas; si aggiunge la guerra batteriologica, elettrochimica e delle onde magnetiche. Le valutazioni sul numero di aerei variavano: per Parigi secondo alcuni bastava un aereo, per altri cento, i pacifisti pensavano a un numero molto ridotto, durata dell'attacco da 12 ore a un minuto. Scorrendo "L'Anthologie des écrivains pacifistes 1933" a cura di René de Sanzy, la "Revue Historique des Armées" dell'anno 2009 commenta: "*Émouvoir les cœurs par de vives peintures des horreurs infinies de la guerre [...] surtout en donnant une vision anticipée sans nom de la prochaine guerre aérochimique*".

Generali, industriali, gli immancabili *marchands de canons* per la Sinistra di tutte le gradazioni sono colpevoli di una futura guerra di sterminio contro la classe operaia.

I nazionalisti temono la Germania. Citano l'articolo 171 del Trattato di Versailles: "*L'emploi des gaz asphyxiants, toxiques et similaires, ainsi que tous liquides, matières ou procédés analogues, étant prohibés, la fabrication et l'importation en sont rigoureusement interdites en Allemagne*" e parlano di un colpo di spada nell'acqua in quanto i gas asfissianti possono essere fabbricati con grande rapidità dalle industrie che producono disinfestanti, e chiedono la distruzione di tutta l'industria chimica germanica.

Finalmente, nell'ottobre 1928 nasce il Ministère de l'Air per opera di Victor Laurent-Eynac del gabinetto Poincaré.

Il ministro si muove con abilità: "*L'expérience de la dernière guerre, peut-on lire, a montré le rôle considérable joué dans la bataille par l'Aéronautique en coopération avec les armées de terre et de mer. Les progrès effectués depuis lors dans la création du matériel, en particulier en ce qui concerne les possibilités de rayon d'action, de poids de munitions emporté, de puissance de projectiles, ouvrent à l'aviation des horizons nouveaux. Une guerre future débordera certainement des cadres dans lesquels on est accoutumé de l'envisager. L'aviation y exercera, au cours d'expéditions purement*

³ Nordmann, Charles, *La guerre des gaz et l'avenir*, "Revue des deux mondes", 1922.

aériennes, hors des limites de la zone des armées, une action autonome qui peut être prépondérante puisqu'elle atteindra le cœur même du pays ennemi, ses points vitaux, son moral. Ces opérations seront menées avec une brutalité et une instantanéité dont les exemples du passé ne peuvent donner aucune idée".

Quindi battaglia aerea indipendente, nella quale l'aeronautica svolge un ruolo autonomo: *"Une maîtrise de l'air interdisant totalement l'accès du ciel français est, dans l'état actuel des choses, une utopie. Autrement efficace est une défense aérienne résidant essentiellement en une riposte immédiate par l'aviation autonome. La crainte seule de cette riposte fatale peut en effet interdire à l'ennemi toute agression aérienne. Du moins faut-il que l'ennemi sache que la France a la possibilité de l'exécuter avec succès.*

D'où la création de l'aviation autonome qui, puissante et homogène, représentera l'instrument aérien indispensable à la sécurité du pays".

Il problema si evidenzia nella sua semplicità: chi è contro il ministère de l'Air è contro *"la sécurité du pays"*.

L'11 gennaio 1929 il ministro Laurent-Eynac presenta un progetto di legge su effettivi, reclutamento e addestramento e ribadisce che l'aviazione è un fattore di dissuasione per la sua capacità di risposta. Per parare la controffensiva dell'Armée e della Marina propone la scissione delle forze aeree in una forza autonoma e indipendente: *"d'interdiction ou de riposte"* e per: *"le maintien de notre autorité dans nos possessions lointaines"*, e una aviazione di cooperazione composta da caccia e ricognizione assegnata organicamente alle forze di terra e di mare già in tempo di pace. Il ministro conclude con un appello conciliante: *"La défense nationale, la préparation en commun de cette tâche (ne pouvant) être obtenue que par une liaison intime et sans restriction de tous les instants"*.

Il rifiuto dell'Armée e della Marina che fanno riferimento: *"Aux traditions de discipline, de modération, de réserve politique"* è totale e assoluto.

I grandi cacicchi dell'Armée sono tetragoni nei loro convincimenti. La guerra si combatte e si vince a terra, afferma perentorio il generale Gamelin. L'uomo è autorevole, braccio destro del generale Joffre nella passata guerra, ha sedato la

rivolta dei Drusi in Siria nel 1925. Dieci anni dopo sostituirà Weygand diventando il primo soldato di Francia.

L'Armée de l'Air non spicca il volo.

La conflittualità, le meschine gelosie si manifestarono in modo evidente quando, nel 1928, l'Aeronautica cambiò il colore delle divise kaki in blu, sostituendo il berretto col kepi. L'Esercito si lamentò per il nuovo copricapo, la Marina per il colore che poteva portare a qualche confusione. Si dovrà arrivare all'anno 1934 perché tutto il personale sia rivestito con la nuova uniforme.

Il problema restava sempre lo stesso: era l'aviazione un'arma da aggiungere alla vasta panoplia delle armi dell'Esercito e della Marina, o si doveva costituire e sviluppare come arma indipendente? Esisteva o no una guerra aerea?

Le risposte erano naturalmente di natura opposta. Da una parte si esprimeva la ferma opposizione ai cambiamenti: "Una chimera singolarmente dannosa quella di pretendere di costituire un'Armée de l'Air senza la partecipazione dei capi militari [ossia dell'Esercito] e della Marina". A ciò si aggiungeva, con una tesi quantomeno singolare, l'inaffidabilità degli aviatori per la loro naturale indisciplina: "Certo le qualità dell'aviatore francese sono preziose e rare [...] ma solcare lo spazio e superare severe prove gli fa acquisire una personalità particolarmente accentuata che lo dispone male a sottomettere la sua volontà agli ordini di un capo occasionale e sconosciuto".⁴

Questa opinione nasceva anche dall'origine dei piloti, che rappresentavano un mondo a parte. All'inizio del conflitto mondiale erano tutti volontari, espressione in massima parte delle classi alte del paese, esponenti del mondo sportivo o artistico. Tra essi spiccavano gli assi che, avendo abbattuto almeno cinque aerei, godevano di una grande popolarità, sconosciuta agli ufficiali che marcivano nel fango delle trincee. Restava il fatto che, alla fine della Grande Guerra, gli ufficiali di aviazione di alto grado erano pochi, con pochissimo potere

L'opposizione era anche dottrinale, la guerra aerea non esiste, esiste una guerra terrestre o navale condotta con mezzi aerei. L'Esercito aveva bisogno

⁴ ***, *L'aviation et l'unité de commandement*, "Revue des deux mondes", 1937.

dell'aeronautica così come aveva bisogno dell'artiglieria per il bombardamento o della cavalleria per l'esplorazione, di un'aeronautica, definita "Aéronautique de travail", che lavorasse in collaborazione con le forze di terra di cui doveva essere complemento necessario: "Il campo di azione di questa aeronautica ha, come l'Esercito, una superficie molto limitata in profondità".

Si aggiungeva: "Gli attacchi aerei nemici mirano al territorio sul quale opera l'Armée de Terre che ha la responsabilità di difenderlo [...] Gli attacchi aerei condotti da questa *-aviation spéciale-* devono essere alle dipendenze delle operazioni generali sia dell'Esercito sia della flotta. Perciò non è possibile tracciare una linea di demarcazione oltre la quale cessa l'interesse diretto dell'Esercito".

Nella visione ristretta che lo caratterizzava, l'Alto Comando non credeva all'efficacia delle azioni di bombardamento in profondità: "Una tale aviazione non può dunque agire con qualche probabilità di successo che di notte", in quanto l'azione, per essere incisiva, doveva essere massiccia e non distante dalle basi di partenza. Si aggiungeva che, allo scoppio delle ostilità, aerei civili da trasporto andassero adattati a tale specialità dimostrando preoccupanti sconoscenze tecnologiche. Prudentemente, in vista di futuri sviluppi, si precisava che l'Alto Comando non poteva rinunciare all'insieme delle forze aeree operanti sul teatro delle operazioni.

Si ripetevano, in sostanza, gli stessi errori di valutazione che avevano caratterizzato la vigilia del passato conflitto in merito all'artiglieria pesante e alla mitragliatrice.

A questi concetti, espressi da membri del prestigioso Stato maggiore dell'Esercito, la risposta non era affatto incisiva. Mancavano infatti uomini carismatici in grado di enfatizzare l'aviazione come la prima arma rivoluzionaria del XX secolo, di considerare la battaglia aerea preliminare a quella terrestre, di battersi per la centralizzazione di tutta l'aviazione. Mancavano uomini come il tedesco Goering, l'italiano Balbo, l'americano Mitchell, l'inglese Trenchard, che, in contesti diversi, privi di riverenza e decisi a fronteggiare gli oppositori, seppero imporre o difendere le loro teorie.

In Gran Bretagna il primo aprile 1918, fondendo il Royal Flying Corps e il Royal Naval Air Service, fu istituita la Royal Air Force, terza forza armata, fortemente voluta da Churchill.

La Regia Aeronautica nacque cinque anni dopo il 28 marzo 1923. Italo Balbo ne fu il risoluto difensore, ben presto riducendo al minimo le aviazioni per l'Esercito e la Marina.

In Germania Goering, applicando il principio "Tutto quello che vola è dell'aviazione", costruì con straordinaria velocità la Luftwaffe, creando dal niente i quadri, l'organizzazione e sviluppando l'industria aeronautica che produsse aerei di grandissime prestazioni.

Scelte diverse si ebbero invece nei democratici Stati Uniti d'America e nel militarista Giappone, ove le forze aeree per tutta la durata della guerra rimasero nelle mani dell'Esercito e della Marina.

Le operazioni in Marocco

Abd el Krim della cabila dei Beni Urraghiel, un capo guerrigliero che passerà alla storia, entrato nell'amministrazione civile spagnola della colonia, divenne in seguito Cadi Qalat, giudice supremo islamico di Medilla. Arrestato nel 1917 perché germanofilo, fu scarcerato a fine guerra.

Opponendosi alla ripartizione di fatto del Marocco, nominalmente sotto il Sultano, tra la Spagna e la Francia, inizia quella che a posteriori fu definita la prima guerra di liberazione del Terzo Mondo.

Appellandosi al Punto Quinto dei Quattordici Punti di Wilson, nel luglio 1921, dopo una serie di rapidi colpi di mano attacca le truppe spagnole che sconfigge pesantemente a Dar Abaran e Alual infliggendo perdite altissime, 13.000 uomini e 120 cannoni. Le batté successivamente a Tizi Asa nel 1924 e, messa sotto assedio Melilla, dopo la resa fa massacrare l'intera guarnigione, restando padrone di tutta la parte Nord del Marocco.

Nel 1922 fonda una repubblica e organizza un esercito di 15.000 regolari tutti in uniforme. Continua nell'avanzata e arriva alle porte di Tetuan, capoluogo della zona spagnola.

Allorché in Francia arriva la notizia della rotta spagnola, due dirigenti del partito comunista il 10 settembre 1924 si affrettano a congratularsi, in nome del Gruppo parlamentare, col guerrigliero per le sue vittorie “contro l'imperialismo spagnolo”, auspicando una futura lotta contro l'imperialismo francese.

Spinto dal suo successo, Abd el Krim attacca i presidi isolati francesi e avanza sollevando altre tribù. Lyautey, Commissaire résident général in Marocco, ha a disposizione una ventina di battaglioni che, riuniti in colonne mobili, tentano di stroncare la ribellione, ma la situazione si aggrava e i ribelli minacciano Fez e Tara.

Considerata insufficiente l'azione di comando, il governo manda sul posto il maresciallo Pétain, il quale, arrivato il 13 luglio 1925, resosi subito conto della gravità della situazione, ha colloqui con il generale spagnolo Primo de Rivera per stabilire un piano d'azione e chiede rinforzi.

Il 17 agosto il maresciallo ha a disposizione 140.000 uomini rinforzati da una trentina di batterie e carri armati FT-17. Mette da parte le colonne mobili di Lyautey e, con “*brigades interarmes*”, raggruppamenti tattici interarmi, avanza con prudenza applicando il principio della concentrazione delle forze e del fuoco.

Le brigate su 12 battaglioni, carri armati in testa, schiacciano i ribelli sotto il massimo volume di fuoco, limitando le perdite come antico costume del maresciallo.

In queste *brigades* viene inserito un ufficiale di aviazione, il quale dirige da terra le azioni aeree, mentre un ufficiale superiore dell'Arma dirige le operazioni dei vari settori.

L'aviazione dispiega tutta la sua forza con attacchi al suolo, bombardamenti, ricognizioni e rifornimenti indispensabili alle guarnigioni isolate,

Il 24 settembre, sentendosi esautorato, Lyautey si dimette.

Il 6 ottobre le truppe francesi incontrano le spagnole che avevano ripreso ad avanzare.

Il primo gennaio 1926 Pétain, la cui fama di stratega, se possibile, aumenta ancora, impartisce nuovi ordini. Il 7 maggio inizia la grande offensiva e, mentre

gli Spagnoli agli ordini del generale Sanjurjo sbarcano nella baia di Alhucemas, penetra nel cuore del Riff costringendo Abd el Krim alla resa.

Con grande acume psicologico il ribelle non viene giustiziato, ma confinato all'Isola di Réunion.

Graziani, commettendo un marchiano errore, fece invece impiccare il carismatico Omar el Muktar al termine della campagna di riconquista della Cirenaica, trasformandolo in un martire.

Le operazioni aeree sono state impegnative: in Marocco vengono schierati 160 aerei, Ai combattimenti partecipa il 37° Régiment d'aviation (RA) agli ordini del colonnello Armengaud, che ha un organico di dieci squadriglie, ciascuna con una dozzina di Breguet 14 A2.

L'aereo è un biplano monomotore da ricognizione, robusto e polivalente, costruito negli anni 1917 e 1918. Modificato, è in grado di trasportare 300 chilogrammi di bombe, oltre a un apparecchio fotografico. La forza aerea francese viene potenziata dai bimotori da bombardamento pesante Farman F. Goliath della squadriglia 5B2 dell'aviazione della Marina. Vi è però carenza di piloti. In totale all'inizio delle operazioni sono 67, ma il numero aumenta rapidamente con rinforzi provenienti dall'Algeria e dalla Tunisia. La situazione è così drammatica che molti Breguet vengono adattati per il trasporto del personale.

L'aviazione, con un pesante effetto sui ribelli - si potrebbe parlare di guerra psicologica - dispiega tutta la sua forza in attacchi al suolo, bombardamenti su villaggi e truppe in movimento, ricognizioni e rifornimenti indispensabili alle colonne avanzanti e alle guarnigioni isolate e svolge un prezioso servizio di evacuazione feriti. Gli equipaggi si prodigano al massimo, con missioni che arrivano a otto al giorno.

Si forma così un'aviazione coloniale che diventa l'*élite* dell'Arma. I piloti sono di primo ordine, in grado di volare di giorno e di notte in condizioni atmosferiche diverse, ma quando il ministro delle Colonie avanza la proposta di sostituire, per una maggior economia, l'aviazione alle truppe coloniali nelle operazioni di polizia, il rifiuto dello Stato Maggiore è assoluto.

Armengaud sull'Arma non si discosta dal pensiero ufficiale: *“Les attaques aériennes auront des effets d'autant plus positifs qu'elles viseront les mêmes objectifs que les attaques des troupes de terre e qu'elles précéderont seulement ces dernières dans l'espace et dans le temps”*.⁵ La missione dell'aviazione è triplice: Scorta ai reparti che avanzano con protezione da attacchi improvvisi, allertandoli in situazioni di pericolo; appoggio ravvicinato come una *“artillerie volante d'armées”*; azioni di disturbo e di interdizione delle linee di rifornimento.

Manifesta (Qual è il soggetto: Armengaud?) il suo disappunto nell'inverno 1925-1926 per l'ordine di bombardare abitati in mano ai ribelli. Vengono lanciate 407 tonnellate di bombe in 2.302 missioni, Aoudim viene incendiata, altre località colpite con danni alla popolazione civile: *“Il n'est pas douteux que l'aviation contribue pour une large part à amener les populations à la composition et à provoquer les pourparlers; mais il serait illusoire de compter encore sur elle seule pour assurer le succès contre un ennemi aussi résolu qu'Abd el-Krim et ses Rifain [...] Mieux vaut détruire ou démoraliser les dissidents guerriers et valides qui ont accouru presque tous au combat, que les vieillards, femmes et enfants restés à l'arrière”*.

Viene fatto di pensare alla sorte cui andarono incontro i soldati francesi che caddero nelle mani di *vieillards, femmes et enfants* nel corso dei combattimenti, ma torna a onore dell'ufficialità francese un inguaribile disagio nei confronti dei bombardamenti di obiettivi civili.

Il pensiero militare

La povertà culturale dei sostenitori dell'aeronautica indipendente sorprende in un paese che aveva dato i natali a Clément Ader (1841-1925), ingegnere, inventore, creatore del termine *“avion”*, nel 1890 primo pilota francese.

Autore di quattro opere fondamentali: *La Première étape de l'Aviation militaire en France* (1907), *L'Aviation militaire* (1909), *Avionnerie militaire. Pointage Aérien* (1912), *Les vérités sur l'utilisation de l'aviation militaire avant et pendant la guerre*

⁵ Armengaud Paul, *Quelques enseignements des campagnes du Rif en matière d'aviation*, Paris, 1928.

(1919), manifesta straordinarie intuizioni sul futuro dell'Arma di cui è un convinto estimatore.

Ader, siamo nell'anno 1908, definisce "humanitaire" l'Arma (Douhet sarà sulla stessa linea): "*Cette arme nouvelle sera très redoutable, néanmoins la guerre elle-même deviendra moins meurtrière, on verra la fin de l'horrible spectacle des peuples se massacrant entre eux et rien qu'à cause de cela, à l'égard de l'humanité, cette arme est à souhaeiter dans tous les pays* ».

L'ingegnere Clément Ader è anche il primo sostenitore della divisione dell'Arma in tre specialità, caccia (*avion de ligne*), bombardamento (*torpilleur*), ricognizione (*éclairneur*) attuata in seguito da tutte le aeronautiche. Mentre nel 1895, la telegrafia senza fili è ancora soltanto in gestazione, egli già la ritiene necessaria per gli aerei; inoltre concepisce un modello di freccette che nei primi mesi della Grande Guerra verranno lanciate dagli aerei contro la fanteria e la cavalleria nemica; propone infine una nave *porte-avions* con sistemazione degli aerei in hangar sotto il ponte, un salvagente per i piloti della Marina, la creazione di un ministero dell'Aeronautica e di un'Armée de l'Air organizzata come quella terrestre. Nel 1908, con una lettera aperta al presidente della Repubblica, chiede l'organizzazione di una scuola d'aviazione militare.

Un brano del suo *L'Aviation militaire* pubblicato nel lontano 1909 era un calzante epitaffio funebre dell'aviazione francese nel 1940: "Da parecchio tempo, malgrado saggi avvisi patriottici emessi dall'opinione pubblica e da diversi centri dirigenziali, la difesa aerea nazionale non progredisce [...] e si è lasciata cadere in una desolante inferiorità. Il pericolo diviene sempre più evidente e può sorprendere i nostri governanti e la nazione intera, riducendo all'impotenza le migliori buone volontà e il più grande spirito di sacrificio. Il fatto è che un'armata aerea non si improvvisa così come un'armata terrestre [...] così come per la Marina e più ancora per l'aviazione bisogna prepararsi in tempo utile. L'aviazione non può uscire dagli arsenali al gradimento di quelli che conducono gli avvenimenti, così come il personale aviatore. La minima inferiorità nell'aria potrà diventare disastrosa –*que sera-ce si elle est doublé d'impéritie?*".

Gli si attaglia l'adagio "*Nemo propheta in patria*".

Il casertano Douhet in Francia negli anni Venti non ebbe molto spazio. Ad esempio, nell'opera *La maîtrise de l'air* del 1928, il generale Niessel non faceva nessun riferimento al pensatore italiano. In una visione estremamente riduttiva, riteneva che la ricognizione in profondità fosse la sola missione dell'Arma a supporto della manovra terrestre.

Non era l'unico tra i veterani della Grande Guerra: molti ricordavano le segnalazioni dei movimenti delle divisioni tedesche nella battaglia della Marna.

Fu nei successivi anni Trenta che gli scritti di Douhet, raccolti da Jean Romeyer nel 1932 sotto il titolo *La guerre de l'air*, furono ampiamente discussi negli ambienti militari e politici da autori come Vauthier, Allehaut e Rougeron e da organi come la prestigiosa "Revue des Deux mondes", pubblicazione di ampio prestigio, la "Revue Militaire Française", la "Revue de Paris", "L'Aéronautique", la "Revue Maritime", l'ufficiale "Revue de l'Armée de l'Air" e, con grandi spazi, dal settimanale "Les Ailes".

Il generale Vauthier nel suo *La doctrine de guerre du général Douhet* del 1935 sottolinea: *"L'avion se soucie peu des lignes du sol, il peut franchir les lignes frontières pour porter le combat contre le territoire ennemi. [...] Le territoire situé dans le rayon d'action des avions ennemis peut voir l'ennemi surgir brusquement dans son ciel, malgré les troupes qui le couvrent à terre; toute la région exposée aux insultes des avions ennemis est bien une frontière aérienne. Le fait capital est que cette frontière n'est plus une ligne; c'est une surface. [...] "Est un danger terrible, peut-être décisif et mortel pour une nation qui le négligerait"*.

Pétain, all'epoca ministro della Guerra e Inspecteur Général de la Défense Aérienne, nella prefazione del libro di Vauthier scrisse che lo studio delle teorie di Douhet era una fonte straordinaria di riflessioni e che la sua dottrina avrebbe potuto influire in modo decisivo sui futuri avvenimenti.

Di rincalzo il maresciallo Lyautey presidente del Comité de Propagande Aéronautique ammoniva: *"La France, après la Russie, l'Italie, l'Angleterre e l'Amérique se décide à envisager et à prévoir le danger aérien. C'était la seule véritable nouveauté de la dernière guerre européenne. C'est l'inconnue angoissante de la guerre de demain. Les programmes d'équipement national actuellement en instance ou en cours"*

devront lui réserver une large part. Il faut, de toute urgence, préparer la protection du pays, tel qu'il se présente aujourd'hui contre la menace de l'aviation adverse. Il faut concurremment mettre au point une organisation d'ensemble diminuant au minimum la vulnérabilité: c'est un travail de longue haleine qui ne peut être retardé".

Non mancò però l'opposizione. H. Bouché sulla rivista "L'Aéronautique" nel maggio 1932 attaccava violentemente Douhet. Nel maggio 1933 sulla "Revue Maritime" il luogotenente di vascello de l'Escaille sosteneva che le idee di Douhet non costituivano una dottrina di guerra: "[...] anche se si rilevavano alle volte utili e giudiziose", ma riconosceva che il suo lavoro era importante per portare a conoscenza dell'opinione pubblica le problematiche dell'aeronautica.

Oppositori ed estimatori, esaminando i suoi scritti, ne traevano spunti per stigmatizzare lo stato della preparazione del paese. Vauthier parlava di: "*Un danger terrible, peut-être décisif et mortel pour une nation qui le négligerait*".

Nel panorama degli studi strategici nel periodo considerato, panorama in verità estremamente povero, spicca la figura di Camille Rougeron.

Giovane combattente della Grande Guerra, ingegnere navale, entra nella Marina francese e si mette in luce per conferenze e articoli sulla strategia navale. Rappresenta un'eccezione al cliché dell'ufficiale fedelissimo all'Arma di appartenenza e ai suoi principi, perché, uomo dalle intuizioni profonde e molto lucide, dal 1931 approfondisce il problema della vulnerabilità di una flotta all'ancora nei confronti di attacchi aerei, ponendosi nella scia dello statunitense William Mitchell. Le sue tesi non raccolgono ovviamente il plauso dei superiori e, quando su "L'Illustration" ribadisce le sue certezze, viene ufficialmente biasimato: classico esempio di anatema della propria corporazione

Senza remore, Camille Rougeron espone le sue idee in due grossi volumi editi nel 1936 *L'aviation de bombardement*, espressioni come: "[...] *tout navire de guerre qui ne vole pas sera mort*" non lo rendono popolare negli ambienti marinareschi. Parla delle difficoltà dei bombardieri a lungo raggio contro la caccia e contro l'artiglieria antiaerea, sostenendo che i bombardieri leggeri, con

la stessa velocità dei caccia, hanno migliori *chances*. Descrive i vantaggi delle bombe plananti o radioguidate, esalta il ruolo dell'aviazione sul mare.

Contro Rougeron scende in campo la Marina, il lieutenant de vaisseau Ballande sostiene l'impossibilità del mezzo aereo: "[...] *d'envoyer par le fond, en une heure, comme le déclare M. Rougeron, les quelques cuirassés qui sont la raison d'être d'une flotte* ».

Saranno invece le previsioni di Rougeron ad affermarsi nella seconda Guerra Mondiale.

Va aggiunto che la granitica sicurezza del Lieutenant de vaisseau erano condivise da tutti i marinai, salvo a cambiare precipitosamente idea guerra durante.

Nel 1936 Rougeron lascia la Marina e diventa Direttore tecnico al ministero dell'Aeronautica ma resta sempre uno spirito indipendente.

In un altro articolo, "L'aviation et les chars de combat" pubblicato nel 1937 sulla "Revue de l'Armée de l'Air" Rougeron sostiene le possibilità degli aerei nell'attacco ai carri armati. L'approvazione dell'Esercito è totale, motivata dalla necessità di un'arma aerea, battezzata "Aviation d'arrêt" a sua disposizione. La manifesta il Commandant Cailloux nell'articolo "L'aviation et les chars de combat" che, con compiacimento, riporta il pensiero di Rougeron di condanna dell'impiego dei carri come forza indipendente: "*Une division cuirassée est à la merci d'une escadrille de chasse*".

Questa volta l'Ingénieur en chef si sbagliava.

Nel 1939 Rougeron pubblica *Les enseignements aériens de la guerre d'Espagne*, nel quale svaluta la teoria douhetiana sul morale delle popolazioni civili sotto gli attacchi aerei e si proclama sostenitore dell'*aviation d'assault* che, in Spagna, ha mostrato le sue capacità nell'appoggio alle operazioni.

Non va dimenticato che Rougeron scrive negli anni Trenta, quando gli armamenti sono tecnologicamente più avanzati e le previsioni meno complesse.

Nel 1938 si dimette e intraprende una fortunata, lunga carriera come giornalista indipendente. Stabilitosi in Algeria nel 1940 per sfuggire ai Tedeschi interessati ai suoi ritrovati bellici, scrive su "Science et Vie" e "l'Écho d'Alger".

Vecchio amico di de Gaulle, nel dopoguerra diventa Conseiller technique al ministero della Difesa, che abbandona quando de Gaulle lascia il governo. Continua però a tenere conferenze al Centre d'Enseignement Supérieur Aérien, all'École de Guerre, all'Institut des Hautes Études de Défense Nationale (IHEDN) e scrive su "Forces Aériennes Françaises", la "Revue Maritime", la "Revue de Défense Nationale", "Le Monde", "Science et Vie", fino alla morte, avvenuta nel 1980.

La pubblicistica

I pubblicisti militari, sempre caratterizzati dall'arma di appartenenza, si scontrarono con idee e opinioni estremamente contrapposte.

Il lieutenant-colonel Langevin nel 1932 esamina in un articolo pubblicato sulla "Revue Militaire Française"⁶ il ruolo dell'aviazione. Partendo dalle grandi manovre aeronautiche italiane dello stesso anno, che avevano suscitato una preoccupata attenzione nell'opinione pubblica e nei circoli militari, si pone il problema della collocazione dell'aeronautica nella difesa nazionale.

La Francia era caratterizzato dall'esistenza, a differenza dell'Italia, da una frontiera aperta di oltre 500 chilometri con la Germania, dalla quale potevano irrompere le colonne nemiche, anche se nello stesso tempo l'aviazione francese ne attaccava la capitale. Rigettate le teorie di Douhet "inficciate di irrealtà", osserva che la Germania aveva potenziato le squadriglie di cooperazione terrestre e, con acuta osservazione, rileva che la storia aveva dimostrato che le guerre di devastazione galvanizzavano le energie dei popoli più che abatterle. Occorreva dunque dosare e coordinare le forze armate, dosaggio non certamente facile, ma andava ricordato che la difesa terrestre era al primo posto e che in terra e mare non si poteva combattere se si era ciechi.

Al generale Voisin che, sulla "Revue des Forces Aériennes", preconizzava missioni strategiche fino al cuore del territorio nemico di un'ampiezza insospettabile, Langevin rispondeva trattarsi di "*Actions théâtrales*" e ribadiva

⁶ Langevin lieutenant-colonel, *Le rôle de l'aviation dans la défense nationale*, "Revue militaire française", 1932.

l'assoluta necessità di un'aviazione da cooperazione: *"Ce n'est pas de gagner le premier jour de la guerre, mais aussi et surtout de gagner le dernier jour"*.

In sintonia con le sue idee erano il colonnello Aubé⁷ e il generale Allehaut.

Il primo si poneva l'interrogativo: *"Une flotte très puissante di aviazione da bombardamento avrebbe modificato l'arte della guerra?"* concludendo che l'Armée de l'Air non doveva sovrapporsi, ma affiancare e prolungare l'azione terrestre.

Allehaut riconosceva solo il carattere totale della guerra, ma riteneva che l'aereo da esplorazione e quello da caccia non potessero essere sacrificati al douhettiano incrociatore aereo, che l'azione dell'aeronautica andava subordinata a quella dell'Armée e negava il peso decisivo dei bombardamenti strategici.

Dopo le grandi manovre dell'agosto 1932, obiettivo la base navale della Spezia, il presunto sviluppo della Regia Aeronautica e le sue temute *"tendences ultra-offensives"* con l'immane accenno all' *"attaque brusquée"*, non facevano dormire sonni tranquilli alla luce delle teorie di Douhet.

Secondo la stampa la base, dopo la distruzione della caccia a difesa, era stata attaccata da una brigata marittima da bombardamento, poi ancora a bassissima quota da Caproni Ca. 74 con la distruzione degli impianti navali e l'affondamento delle navi da guerra alla fonda. Era seguito il colpo di grazia con ordigni tossici. L'azione, proseguita su altri centri urbani, aveva costretto il Partito Nord a chiedere l'armistizio dopo appena quattro giorni di bombardamento.

Langevin avanzava sensate perplessità, ritenendo impossibile la distruzione delle *"forces vives d'un pays"* in pochissimi giorni e ricordava che tutte le guerre di devastazione avevano galvanizzato le energie di un popolo invece di abatterle. Passava poi, con evidente scetticismo, a valutare alcuni articoli dell'ingegnere Rougeron il quale sosteneva che una flotta di 2.000 bombardieri pesanti in 15 giorni avrebbero distrutto una grande capitale e la sua banlieu.

⁷ Aubé Colonel, *Problèmes actuels de l'aviation de bombardement*, "Revue militaire française", 1930.

Il generale Armengaud nel 1933⁸ tracciava invece un quadro delle strutture e dell'organizzazione della nuova Arma. Mobilità, grande raggio di azione, rapidità d'intervento all'inizio delle operazioni, possibilità di operare sul mare e sulla terra ne facevano uno strumento di guerra di incontestabile valore. Criticando l'estremizzazione di Douhet, riconosceva alla Marina e all'Esercito la necessità di un'aviazione da ricognizione anche se ridotta al minimo, da potenziare solo in caso di necessità; e questo per l'impossibilità delle finanze nazionali di contemporaneamente creare e tenere in vita una forte aviazione strategica.

La "Revue des Deux Mondes", sempre attenta alle problematiche militari, ospitò nel numero del primo dicembre 1937 un articolo firmato con tre asterischi, consuetudine diffusa nella classe militare dell'epoca,⁹ nel quale si esaminava l'annoso problema dell'unità del comando e della conseguente necessità dell'istituzione del ministero della Difesa Nazionale, citando il maresciallo Pétain e osservando che in Gran Bretagna, Italia, Germania, Giappone e Unione Sovietica il problema era stato risolto.

Ribadita la necessità di un'aeronautica moderna per "*éclairer, couvrir et appuyer les armées*", ma, portando ad esempio la guerra di Spagna, concludeva sostenendo erroneo il principio che: "*L'avion tuerà la cuirassé*".

Nello stesso anno lo stesso autore¹⁰ lamentava l'aggravarsi della situazione. Le forze dell'Armée si assottigliavano e s'ignorava che la battaglia terrestre, alla quale dovevano partecipare tutte le forze aeree, era quella decisiva.

Sul mito dell'impossibilità dell'aeronautica di poter affondare navi da guerra ritornava La Bruyère nel 1937¹¹, portando a esempio la guerra di Spagna. Con assoluta certezza sosteneva che il naviglio pesante con la sua velocità di navigazione poteva facilmente sottrarsi all'offesa aerea "*dans bien des cas*".

Si dovrà arrivare alla campagna di Norvegia per scuotere queste certezze.

⁸ Armengaud, général, *Les idées directrices de l'organisation de l'Armée de l'Air*, "Revue Militaire Française", 1933.

⁹ ***, *L'aviation et l'unité de commandement*, "Revue des deux Mondes", 1937.

¹⁰ ***, *L'aviation et les armées*, "Revue des deux Mondes", 1937.

¹¹ La Bruyère, *Le duel de l'avion et de navire*, "Revue des deux mondes", 1937.

Siamo nel 1938, l'uragano si addensa.

Il generale Armengaud¹² sostiene la necessità di un'aviazione difensiva per fronteggiare le incursioni nemiche e *"non pour une riposte à effets plus o moins lointains"*, ulteriore manifestazione dello spirito difensivistico che caratterizzava le alte sfere militari.

Nello stesso anno improvvisamente¹³ lancia l'allarme, la Luftwaffe supera l'Armée de l'Air nel rapporto di tre a uno. Rifacendosi all'aviazione nazionalista che a Bilbao e a Teruel aveva validamente fiancheggiato le truppe con 600 aerei contro i 250 governativi Armengaud scopre che: *"Il n'est pas besoin comme à terre, d'être beaucoup plus forte que son adversaire"*, ammonendo però a non fare aumentare questa superiorità. Riteneva che l'aviazione da ricognizione dovesse essere assegnata all'Armée, lasciando all'Aeronautica la caccia e i bombardieri fusi in un blocco omogeneo.

L'ex colonnello Armengaud dunque, nel passato comandante dell'aviazione in Marocco, non è uno strenuo difensore della sua Arma.

Il generale Louis Maurin invece scopre improvvisamente che: *"L'aviation est une Arme chère; elle l'est parce que les appareils sont couteux et fragiles, [...] exigent par suite d'énormes capitaux, difficiles à rémunérer avec la simple fabrication du temps de paix"*. Si tratta di un ufficiale superiore che aveva ricoperto altissime cariche tra cui il ministero della Guerra dal novembre 1934 al giugno 1935 e per sei mesi nel 1936.¹⁴

Le valutazioni della stampa civile erano fortemente ottimiste. La rivista "Aerophile" nel marzo 1936 afferma: "La Francia possiede oggi un'eccellente aviazione di prima linea, malgrado le affermazioni contrarie di certi spiriti pessimisti e incompetenti". A primavera altre beote valutazioni: "Per adesso

¹² Armengaud général, *Sécurité aérienne et offensive aérienne*, "Revue Militaire Générale", 1938.

¹³ Armengaud, général, *Pour une armée de l'air plus forte*, "Revue militaire Générale", 1938.

¹⁴ Maurin, général, *L'armée moderne*, Paris, 1938.

abbiamo una magnifica aviazione di prima linea". Nel successivo dicembre diventa addirittura: "L'aviazione più potente d'Europa".

Nel 1937 Henri Bouché, direttore di "L'Aéronatique", che il ministro Cot considerava: "La sola rivista scientifica dell'aeronautica che noi possediamo in Francia", critica "*l'alarmisme [...] notre faiblesse prétendue*".

Il trionfalismo, dunque, non era solo un difetto della stampa italiana dell'epoca.

Nel 1939 la musica cambia.

Pierre Melon, sulla "Revue de Paris"¹⁵, traccia un fosco quadro della situazione. Scioperi, agitazioni sociali, occupazione delle fabbriche, settimana di 40 ore, produzione troppo lenta, nazionalizzazioni, ingerenza della politica, portavano a uno stato di cose disastroso.

I politici seguono l'onda.

Il deputato socialista Pierre Dignac, specialista in aeronautica, alla Camera il 12.12.1937 proclama: "L'aviazione francese è la migliore del mondo dopo quella russa. [...] Il materiale dell'aeronautica è degno del suo personale".

Pierre Cot era parimenti sicuro. Alla Camera il giorno precedente fu draconiano: "All'avviso di tutti gli esperti l'aviazione francese ha i migliori equipaggi e i migliori quadri di Stato maggiore. C'è di più. L'aviazione francese è la sola che possiede riserve addestrate".

Sembra di sentire parlare un alto esponente della Regia Aeronautica del Ventennio.

Il materiale

La produzione aeronautica francese fu in linea di massima mediocre pur avendo nel corso della Grande Guerra raggiunto alti livelli.

¹⁵ Melon Pierre, *La crise de l'aviation*, "Revue de Paris", 1939.

Corrado Barbieri, autore di *I bombardieri della seconda guerra mondiale* sostiene che tra la fine degli anni Venti e l'inizio degli anni Trenta: "[...] vennero concepite le peggiori realizzazioni aeronautiche francesi".

Il Nieuport-Delage NiD.29 C.1, progettato negli anni di guerra e entrato in linea nel 1922, fu il caccia standard dell'aviazione francese fino al 1928 con 250 esemplari. Ebbe un buon successo di vendite in Spagna, Italia, Belgio, Giappone e Svezia per un totale, eccezionale per l'epoca, di 937 mezzi.

Come intercettore d'alta quota nel 1926 fu adottato il monoplano metallico Wibault 72 C.1 nel numero di 96 esemplari, rimasto praticamente in servizio fino alla seconda Guerra Mondiale. Nel 1927 entra in servizio il caccia intercettore Loire-Gourdou-Leseurre LGL.32 nel numero di 350 macchine; nel 1928 il Nieuport-Delage NiD.62 C.1.

Il biplano Potez 25, nel modello A.2 ricognitore, e B.2 bombardiere, costruito in 4000 esemplari, comparve nel 1925, seguito dal bimotore Potez 63 e dal modello 631 caccia notturno.

Negli anni Trenta il miglior caccia prodotto fu il D.50 Dewoitine, ideato da Emile Dewoitine, il cui prototipo volò nel 1938 e che mostrò le sue capacità abbattendo nel cielo della Provenza cinque CR 42 italiani.

Vi era poi il 55 Morane-Saulnier M.S.225 e il modello successivo M.S.406, che fu il caccia più prodotto e volò la prima volta nell'agosto 1935, contemporaneamente al tedesco Messerschmitt Bf.109. La produzione di questo caccia continuò per tutta la durata del breve conflitto malgrado la sua patente inferiorità, così come avvenne in Italia per il biplano da caccia CR 42.

A essi va aggiunto il Bloch MB-151 e le successive versioni 152 e 155, che volò la prima volta nel 1936. L'aviazione militare aveva in dotazione anche l'americano Curtiss P 36 prodotto dalla Curtiss Wright Corporation Airplane. Progettato nel 1934, fu consegnato all'aviazione dell'Esercito USA nel 1938, ma la sua carriera fu brevissima, perché all'epoca dell'attacco a Pearl Harbour, considerato antiquato, fu relegato a compiti di seconda linea. Il caccia, con un armamento di sei mitragliatrici Browning da 7,5 mm, raggiungeva la velocità di 500 km/h a 3.000 metri di quota. La Francia ne ordinò 100 e successivamente altri 500, ma solo 291 entrarono a far parte dell'Armée de l'Air prima della

sconfitta. Tutti questi caccia, sia nazionali che americani erano inferiori al tedesco Messerschmitt Bf.109.

All'inizio del secondo conflitto, inoltre, gli aerei francesi da bombardamento erano completamente superati, con l'eccezione del LeO-145.

Il bimotore Amiot 143, che volò nel 1934, e il Centre-Farman F.222, che volò nel 1936, erano di singolare bruttezza, caratterizzati da un'ala alta e fusoliera a sezione rettangolare, il primo ancora con il carrello fisso.

L'Amiot fu la vittima sacrificale dell'impotenza aerea francese. Bombardiere notturno, lento e vulnerabile, nel settore di Sedan fu lanciato a bassissima quota, in pieno giorno, contro le colonne corazzate nemiche.

L'Avion Marcel Bloch 200 e il successivo 210, bimotore monoplano ad ala alta, equipaggiò quasi tutti i reparti, e ad esso si aggiunse il Potez 540 ben presto relegato al servizio coloniale.

Il Lioré et Olivier Sud-Est LeO-451 fu l'unico all'altezza dei compiti. Il prototipo, bimotore completamente metallico, di linea aerodinamica, volò nel 1937, ma entrò in servizio solo nell'agosto 1939, in numero limitatissimo.

Gli anni Trenta

Nei primi anni Trenta, quando si profilava all'orizzonte la minaccia di Hitler, l'Armée de l'Air fece passi in avanti solo sulla carta, svantaggiata dal modesto margine di manovra di cui disponeva nelle strutture del Comando supremo.

Secondo l'Annuaire Militaire della Società des Nations del 1930: *“Le ministre de l'Air a sous son autorité les éléments ci-après :*

- 1) *Les directions et services du Ministère du Commerce composant actuellement la Direction générale de l'aéronautique et des transports aériens.*
- 2) *Les Directions et services aéronautiques ressortissant actuellement au Ministère de la Guerre.*
- 3) *Les Services et formations de l'aéronautique maritime.*
- 4) *Le Service central de l'aéronautique aux colonies et les formations de l'aéronautique coloniale, y compris les éléments de météorologie.*

Si aggiungeva che, a disposizione del ministero della Guerra, erano messi “*pour leur utilisation tactique*” [...]

1) *les régiments et groupes d'aviation de renseignement (huit régiments et cinq groupes autonomes) y compris les groupes de chasse des régiments mixtes.*

2) *Les deux régiments d'aérostation.*

3) *Les organes de commandement corrisponsants.*

Altresì a richiesta “*les deux régiments de chasse*”.

Nel 1931, nella disperata ricerca della riduzione degli orrori della guerra, René Massigli, delegato francese alla Conferenza per il disarmo, propone il disarmo aereo. Insorge il Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, sostenendo che qualsiasi aereo civile poteva essere adattato a operazioni belliche. Gamelin e l'ammiraglio Durand-Viel non vengono in aiuto del delegato, limitandosi a osservare che il disarmo non avrebbe influenzato le operazioni terrestri e sul mare.

L'anno successivo Jacques-Louis Dumesnil propone l'internazionalizzazione dell'aviazione civile e la messa a disposizione della Società delle Nazioni di aerei da bombardamento. Nel luglio dello stesso anno la Società delle Nazioni propone l'interdizione assoluta degli attacchi aerei contro le popolazioni civili.

Il tutto resta lettera morta.

Per tutti gli anni Trenta continua, senza esclusione di colpi, la lotta per la divisione dei mezzi aerei disponibili tra l'Aviation de coopération (ex de travail) e l'Aviation de réserve générale (ex aviation d'action lointaine), mentre il timore di un improvviso, fulmineo “*attaque brusquée*” rimane al centro di tutti gli studi.

Il 27 febbraio 1933 il ministro Pierre Cot, che resse il ministero dal 1933 al 1934 e poi dal 1936 al 1938, passò all'attacco, sottolineando la necessità di una nuova dottrina aerea alla luce di paventati: “Attacchi aerei massicci lanciati con la sorpresa contro di noi e senza alcuna tensione politica”.

Consequente era la necessità di riunire tutte le forze aeree: “[...] normalmente messe a disposizione della Marina e dell’Esercito”. Con la difesa imperniata sulla caccia, i bombardieri dovevano agire offensivamente in massa con tutti i mezzi disponibili. Tutte le forze dovevano essere riunite agli ordini dell’Ispettore Generale delle Forze Aeree, Vicepresidente del Consiglio Superiore dell’Aria, che avrebbe agito sotto le istruzioni ricevute dall’Alto Comando Militare. Il ministro avanzava inoltre la sensata proposta di creare un unico comando per velivoli, palloni, cannoni, mitragliatrici e proiettori per una migliore coordinazione della difesa contraerea, soluzione adottata in Germania.

Nello stesso anno (Quale anno, Emilio?), recatosi in Russia dal 13 al 20 settembre, accompagnato dal generale Barès, Ispettore dell’Arma e da numerosi tecnici, Cot ebbe occasione di valutare il materiale sovietico: “Equivalentemente o leggermente superiore a quello francese”, il che non sembra un gran complimento, e vaticinò che in qualche anno sarebbe stato due o tre volte superiore a quello tedesco.

Weygand, all’epoca Capo di Stato Maggiore dell’Esercito, nel successivo marzo, premesso che “*l’attaque brusquée*” poteva essere portato simultaneamente per terra e per cielo, autorevolmente afferma: “Non vi sono ragioni per ammettere una concezione nuova e difettosa, isolando dall’Armée un’Arma che ha sempre fatto parte integrante delle sue grandi unità e che deve lavorare intimamente con esse”. Aggiungeva che l’organizzazione: “Attualmente in vigore, basata sull’organizzazione dell’alto comando in tempo di guerra, dovrà essere mantenuta fino a quando non sarà creato un organismo di difesa nazionale avente autorità su tutte le forze armate di terra, mare e aria”.

Weygand in precedenza, in una lettera riservata indirizzata al Vice-amiral Durand-Viel datata 27 aprile 1932, commentava: “La consistenza *de la réserve générale d’aviation* era la principale questione da risolvere in ragione delle ripercussioni che potrebbe avere sulle *aviations de coopération*”.

Vale la pena di notare che *l’attaque brusquée*”, al centro delle preoccupazioni dello Stato Maggiore Generale e della stampa civile e militare, in contesti geostrategici estremamente diversi sarebbe avvenuto per opera dell’aviazione

della Marina imperiale giapponese, che decapitò la flotta americana del Pacifico, e della Wehrmacht, che con un attacco improvviso inflisse perdite gravissime all'Armata Rossa nei primi giorni di guerra.

Ormai l'Alto Comando non poteva più negare la battaglia aerea, che veniva però strettamente connaturata a quella terrestre, con la necessità ancora più intima, della cooperazione tra le due forze. In altri termini non si poteva più ignorare le necessità dell'aviazione strategica, ma si manovrava per minimizzarle a favore di quella di cooperazione.

Si cercò di dirimere la *querelle* affidandola a un comitato sotto la direzione del maresciallo Pétain. Dopo approfondite valutazioni, nella seduta del 27 marzo 1933 davanti ai membri dell'Haut Comité, si stabilì la necessità di un nuovo aereo il B.C.R. (Bombardement. Combat, Renseignement) per "*tous usage*", che porterà all'ibrido Potez 63. Il maresciallo Pétain, tra l'altro, si opponeva decisamente alla creazione di una potente flotta da bombardamento, nello spirito della filosofia difensivistica della dottrina degli anni Trenta.

L'aviazione nel 1933 è in sostanza piccola cosa, con aerei superati e una sostanziale povertà dottrinarie. Nel mese di giugno l'Inspecteur des Finances esprime un giudizio del tutto esatto: "*Le total numérique des avions est imposant; mais leur qualité est inférieure, et il y a une trop grande diversité de types*".

Finalmente, nel luglio 1934, vede la luce l'Armée de l'Air, nella quale confluirono tutti i servizi aeronautici. Nascono cinque Regioni aeree: Algeri, Aix-en-Provence, Digione, Parigi e Tours, su due distretti. L'aviazione non è più la quinta arma dell'Armée, è un'Armée indipendente.

Nel 1934 il Plan I prevedeva la produzione di 1.200 aerei da combattimento in cinque anni, con una media annuale di 250/300 aerei.

Per non turbare la sensibilità dei pacifisti, l'aviazione da bombardamento fu chiamata "Aviazione pesante da difesa", quella da caccia "Aviazione leggera di difesa".

Nel 1935, alle grandi manovre dell'Armata Rossa svoltesi in Ucraina, gli osservatori militari videro per la prima volta in azione due battaglioni paracadutati dietro le linee nemiche con mezzi di accompagnamento. L'impressione fu enorme, lo Stato Maggiore decise di studiare la nuova specialità subito assegnata, come i carri armati, all'onnipotente fanteria, inviando un ufficiale alla Scuola centrale di paracadutismo sovietico. Nel 1936 a Reims e a Blida furono acquistati due "Groupes" di Fanteria dell'aria, ognuno con una squadriglia di dieci aerei da trasporto. L'anno successivo i paracadutisti parteciparono alle manovre estive con cinque battaglioni per un totale di 1.500 uomini. Seguirono i soliti inconcludenti studi su tattica, armamenti e organizzazione.

Ulteriore esempio di sclerosi militare, i reparti vennero sciolti e gli effettivi distribuiti ai reggimenti di fanteria.

La Germania, al contrario, aveva costituito nel 1936 un reggimento, e tre anni dopo una divisione con Ju.52 e alianti.

La Destra parafascista farneticò essere il parà il simbolo del riavvicinamento franco sovietico, "One important air force commander" dichiarò che: "I parà sono buoni solo per il circo".¹⁶ Va ricordato che il celebrato maresciallo Foch che nel 1910, all'epoca Commandant de l'École Supérieure de Guerre, dopo una manifestazione aviatoria spregiativamente commentava: "Tout cela, c'est du sport. Pour l'armée, l'aviation c'est zero" .

Il declino militare del paese era sempre più evidente e racconta André Maurois che Churchill, alla fine del 1935 lo sollecitò a: "Scrivere un articolo al giorno" per mettere in guardia i Francesi sulla debolezza del loro strumento militare, in particolare "contro il deperimento della forza aerea".¹⁷ Questa forza, secondo il Servizio Informazioni Militare (S.I.M.) del Ministero della Guerra, nel 1935 disponeva complessivamente di 168 squadriglie: 41 da caccia, 40 da bombardamento terrestre e marittimo, 87 da osservazione e ricognizione. I dati corrispondenti della Regia Aeronautica alla stessa data erano di 120, 34, 37 e 49.

¹⁶ Cot Pierre, *The defeat of fighting air forces*, "Foreign Affairs", 1941.

¹⁷ Horne Alistair, *Come si perde una battaglia*, Milano, 1970.

Intanto la Germania proclama l'inizio del riarmo aereo e nasce la Luftwaffe.

Nel febbraio 1937 il ministro Cot, lamentando l'insufficienza dell'organizzazione antiaerea, ne propone una diversa, in quanto la difesa antiaerea non poteva essere divisa e il comando, con le relative responsabilità, doveva essere unico come in Germania. Finalmente si raggiunge un risicato accordo che viene sancito nella seduta del 15 aprile 1937: *“L'artillerie contre aéronefs, sous les ordres d'un Général de Division dépendant du Ministère de la Guerre, comprendra une Brigade de D.A.T. Le Général commandant cette Brigade dépendra de l'Air en ce qui concerne l'emploi de ses unités, la Guerre ayant droit de regard sur les unités engagées dans la zone des Armées”*.

Il materiale a disposizione per l'artiglieria contraerea, mediocre e insufficiente, in effetti era quello del 1918: consisteva nel cannone da 105 modello 1917 e nel cannone da 75, entrambi modernizzati nel 1939, cui si aggiungevano il cannone inglese da 94 mm, il cannone da 25 mm e il 40 Bofors.

Come in Italia, alla data dell'armistizio era in produzione un cannone moderno, il Material de 90 C.A. Mle 1939 entrato in servizio, come in Italia, troppo tardi.

Le forze dell'antiaerea erano assegnate alla difesa del territorio nella misura dei due terzi dei mezzi disponibili, ulteriore prova della concezione puramente difensiva della strategia francese.

La Défense passive, affidata al Ministero degli Interni in collaborazione con l'Esercito, subisce molti ritardi. All'epoca della crisi di Monaco si segnala la sua completa disorganizzazione, nel giugno 1939 si creano finalmente le strutture affidate al Ministero della Défense nationale, mentre i generali comandanti delle Régions coordinano l'azione dei prefetti e dei sindaci.

Gamelin, Cassandra di Francia, il 5 maggio 1939 dichiara: *“La nostra barriera contro gli attacchi aerei è attualmente insufficiente”*.

Ancora prima dell'inizio della Grande Guerra, Francia e Gran Bretagna si erano alleate per fronteggiare l'Impero tedesco che aumentava di giorno in giorno la sua potenza militare, industriale e commerciale. L'alleanza aveva

portato alla grande vittoria del 1918 e alla spartizione del bottino con ricchi acquisti territoriali dai quali l'Italia era stata accuratamente esclusa. Nel primo dopoguerra vi fu un allontanamento tra Francia e Gran Bretagna per una diversa politica sul trattamento della sconfitta Germania; ma, dopo lo scoppio della guerra italo-etioptica, iniziarono colloqui tra gli Stati maggiori nel corso dei quali l'Air vice Marshall La Ferté prospettò addirittura il pericolo di un bombardamento della capitale inglese da parte della Regia Aeronautica, chiedendo di poter utilizzare basi francesi in Corsica e nell'Africa del Nord. Proposta respinta dal comando francese preoccupato a sua volta di rappresaglie italiane.

In tutti gli anni Trenta, anche a seguito delle imprese aeree di Balbo e dei primati conseguiti, l'Arma Littoria, fu sopravvalutata negli ambienti militari franco britannici.

Viene alla mente Tacito: Nulla è più debole e instabile di una fama di forza cui non risponda una forza effettiva.

Il progetto di collaborazione non avrà seguito e si dovrà arrivare all'anno dell'occupazione della Ruhr, perché nel mese di aprile a Londra una delegazione con il generale Mouchard, in rappresentanza dell'Armée de l'Air, iniziò conversazioni per una comune politica aeronautica, con risultati complessivamente mediocri.

Nel 1938 la minaccia tedesca è sempre più evidente. Gamelin insiste perché una parte delle forze aeree britanniche venga dislocata in Francia, ma gli Inglesi temono rappresaglie sul loro territorio. Si arriva alla crisi cecoslovacca, e gli Stati maggiori continuano a studiare.

Vuillemin lamenta che lo Stato Maggiore della R.A.F.: “[...] *s'est toujours dérobé chaque fois que nous avons tenté de lui poser des questions précises sur la doctrine d'emploi des forces aériennes britanniques et de lui proposer une zone d'action déterminée pour l'intervention de ces forces*” e aggiunge che gli Inglesi si preoccupano solo della difesa del loro territorio e si armano in conseguenza.

Nel tempo le trattative s'intensificano e si formulano diverse ipotesi operative, tutte dettate dal timore di attacchi ai territori nazionali, con scambio di informazioni e visite. Si fissano anche le basi della Royal Air Force in Francia

e i sistemi di trasmissione, ma i Britannici vogliono conservare la loro libertà d'azione.

Nel 1939, la guerra è ormai inevitabile, i rapporti si fanno più intensi. Si preparano comuni piani d'azione, ma per tema di rappresaglie vengono presi in esame solo obiettivi militari. Colloqui avvengono anche in Africa fra i generali Noguès, Tétu e Ironside. Sulla caccia gli Inglesi sono estremamente decisi: per la scarsità di effettivi sarà in gran parte riservata alla difesa dell'isola. I Francesi insistono perché vengano stanziati squadriglie nella Francia del Nord. Daladier lo considera: “[...] *très désirable*” ma si trova di fronte alla risoluta opposizione di Dowding, futuro vincitore della Battaglia d'Inghilterra.

Conclusione finale: ci si accorda per attacchi aerei ad obiettivi esclusivamente militari: “[...] *dans le sens le plus étroit du mot*”.

Le spese militari francesi sino al 1936 furono assorbite in massima parte dalla costruzione della Linea Maginot iniziata nel 1929 con la previsione di una spesa valutata in 2,9 miliardi di franchi e salita a 5,5.

Nel 1936 il materiale bellico a disposizione risaliva in massima parte alla guerra 1914-1918 e il suo ammodernamento e nuovi sistemi d'arma si resero improcrastinabili. Iniziò allora un affrettato e affannoso riarmo basato sul “Plan des 14 milliards” del 7 settembre 1936, seguito da altri due piani della primavera 1938 e della primavera 1939 per un totale di ben 65 miliardi.

Per l'aeronautica, il Plan comportava un totale di 1.500 aerei più il 60% di riserva e si specificava che dovevano essere comprese nelle: “[...] grandi unità aeree [...] tutte le antiche squadriglie *-dites de reinsegnement* - che sono trasformate in squadriglie pesanti; i gruppi aerei regionali di aviazione dell'Esercito e i gruppi aerei regionali di caccia per la difesa di certe zone”.

Con la nuova organizzazione, si chiese la soppressione dell'aviazione dell'Esercito, (caccia e ricognizione) e la partecipazione dell'Aeronautica alle operazioni di terra e di mare, basate su una definizione precisa delle missioni condotte dalle grandi unità aeree con forze, “*plus particulièrement orientée*”.

Il ministro Cot sostenne che: “L'obiettivo di questo *plan* che vi è stato sottoposto tende ad accrescere la potenza offensiva dell'Armata dell'Aria, in

vista di operazioni aeree propriamente dette, aumentando il numero delle unità chiamate a parteciparvi e dotandole del più moderno materiale". Richiamandosi ai provvedimenti legislativi del primo aprile 1933, del 2 luglio e 3 ottobre 1934, affermò risolutamente che non era prevista un'aviazione detta di cooperazione.

Lo Stato Maggiore dell'Armée insorse, e, rifiutando l'interpretazione del ministro, ribadì che l'esistenza di un'aviazione di cooperazione era stata garantita "*En parfait accord entre nos deux départements*", chiese infine chiarimenti sulle forze "*plus particulièrement orientées*", sulla protezione dei trasporti all'inizio della guerra e sull'aviazione di osservazione.

Il generale George, appoggiato da Gamelin, reclamò un'aviazione organica, caccia e ricognizione, al servizio dell'Esercito, non ritenendo sufficientemente rapide le eventuali decisioni di un capo delle forze di terra e dell'aria. Insistette anche perché all'Esercito venissero assegnati organicamente dieci gruppi di ricognizione e otto di caccia, pronti a collaborare con l'Armée de l'Air. La Marina si unì alla richiesta.

Il 15 aprile 1937 era la volta dell'Inspecteur Général de l'Artillerie generale Condé ad avanzare la richiesta di un'aviazione da osservazione per l'Artiglieria. Sarcasticamente l'aviazione si dichiarava favorevole, ma con spese a carico dell'Armée.

Viene alla mente la *querelle* tra la Regia Aeronautica e la Regia Marina alla vigilia della guerra quando, impressionante è l'affinità della storia militare delle "Sorelle latine" negli anni Trenta, vennero ai ferri corti per la competenza nel pagamento di ben trenta siluri.¹⁸

Nel giugno 1937, per l'inguaribile debolezza dell'industria aeronautica, la produzione era stata del 55% rispetto a quella prevista. Il Plan, inoltre, era viziato da un errore di fondo: i modelli richiesti erano irrimediabilmente

¹⁸ S.M.E. Ufficio storico. *Verbali delle riunioni tenute dal capo di S.M. Generale*, Volume I (26 gennaio 1939-29 dicembre 1940), Roma 1983.

superati. Aerei come il Potez 540, il Bloch 200 e 210 e l'Amiot 143 erano bare volanti.

Il ministro, dopo le grandi manovre del settembre 1937, si arrende all'Armée e parla di un'evoluzione: "[...] *très marquée de la doctrine d'emploi de l'Armée de l'Air dans le sens d'une participation intégrale à la bataille générale*".

L'Armée ha ancora una volta vinto la battaglia.

La migliore espressione del pensiero di quel tempo è l'*Instruction sur l'emploi tactique des grandes unités* del 1936, che si rifà completamente alle risultanze della Grande Guerra. I Francesi si preparano alla guerra futura studiando quella passata e ignorando completamente lo sviluppo tecnologico. Nel Rapporto al ministro della Guerra che la precede, si legge: "Senza disconoscere l'importanza dei progressi realizzati nel campo dei mezzi di trasporto e di combattimento, la Commissione che ha redatto la presente Istruzione ha ritenuto che questi progressi non modificano sensibilmente, nel dominio tattico, le regole essenziali stabilite dai predecessori. [Instruction del 1921]. Essa ha quindi ammesso che il corpo di dottrine obiettivamente fissato all'indomani della vittoria da capi eminenti che avevano esercitato alti comandi in guerra deve restare la Carta dell'impiego tattico delle grandi unità".

Caustico sarà il commento del generale d'Astier de la Vigerie sullo Stato Maggiore dell'Armée dopo la sconfitta del 1940: "*Ils faisaient penser au mécréant de pacotille qui, après avoir craché toute sa vie sur le curé, le réclame en se tordant les mains quand il sent approcher la fin*".¹⁹

I militari trovano l'appoggio dei politici.

Paul Reynaud, padrino di de Gaulle e del suo progetto di trasformazione dell'Esercito, così si esprime nel 1937: "*L'aviation détruit, l'aviation renseigne, mais l'aviation ne conquiert pas le terrain et ne le garde pas*".

Lo scarso ascendente culturale dello Stato Maggiore dell'Aviazione si manifestò anche nella produzione dottrina. Nel 1918 apparve un'Istruzione sull'impiego dell'aviazione da bombardamento, ma si dovrà arrivare al 1937 per

¹⁹ Astier de la Vigerie François, *Le ciel n'était pas vide*, Paris, 1952.

il primo Règlement de manœuvre. Nello stesso anno si pubblica l'*Instruction sur l'emploi tactique des Grandes Unités aériennes*, in cui si esprime la dottrina d'impiego dell'Arma: "[...] *de créer, maintenir et exploiter, en dominant l'action de l'adversaire pour toutes fins militaires, politiques et économiques jugées utiles au succès de la guerre et d'interdire à l'ennemi d'en user pour les mêmes fin*". L'Instruction è però pubblicata senza l'autorizzazione dei due "padrini" e viene ben presto messa da parte.

La modernizzazione degli impianti fu resa difficile dalle numerose difficoltà che accompagnarono la nazionalizzazione delle grandi società aeronautiche voluto dal Fronte Popolare con la legge 11 agosto 1936 con cui lo Stato: "[...] *aurait le droit d'acheter ou d'acquérir toutes les organisations concernées par cette industrie ainsi que tous leurs dessins et les droits liés à la construction*".

Furono costituite cinque grandi Sociétés Nationales de Construction Aéronautique S.N.C.A. su basi geografiche e l'anno successivo una Société Nationale de Construction de Moteurs S.N.C.M. che raggruppava la maggioranza delle imprese.

La produzione in serie presentava numerose difficoltà con disagi e lentezze per le difficoltà della modernizzazione di industrie caratterizzate da un grande numero di piccoli costruttori con sistemi di produzione antiquati. Nessun piano di potenziamento fu rispettato, anche per le trasformazioni tecnologiche degli anni Trenta che portarono allo sviluppo di nuove tecniche e di nuovi modelli incomparabilmente più sofisticati e *performantes* dei loro predecessori. Pesava sulla produzione il carattere artigianale dell'industria, la sua incapacità di produrre in grandi serie, anche per la pochezza di commesse pubbliche, raramente superiori a un centinaio di aerei dello stesso modello e la tendenza a costruire una serie altissima di prototipi. I progressi della tecnica, le numerose innovazioni, carlinghe in metallo, carrelli retrattili, eliche a passo variabile, equipaggiamenti radio, comportavano nuove tecniche di produzione con un conseguente aumento delle ore di lavorazione, alle quali le numerose industrie aeronautiche Potez, Amiot, Breguet, Farman, Lioré-et-Olivier, Caudron, Hanriot, Couzinet, Morane-Saulnier, Dewoitine non potevano far fronte - dati i

loro impianti obsoleti e la mancanza di personale specializzato - se non con investimenti di grande spessore. Il caccia germanico Messerschmitt 109, considerato con lo Spitfire il migliore del mondo, comportava 6.000 ore di fabbricazione, 8.000 il sorpassato Morane-Saulnier 406.

Sul peso della politica economica dei socialisti le opinioni rimangono contrastanti e spesso variano secondo le inclinazioni politiche degli autori. Certamente le Quaranta Ore influirono in maniera sensibile, anche perché si trattava di una conquista sociale alla quale la classe operaia non voleva rinunciare. Nell'aprile 1938 il secondo governo del Fronte Popolare aumentò le ore a 45 nell'industria aeronautica, nel marzo 1939 si arrivò a 60, a 72 nel 1940.

Il problema non era solo rappresentato dalla riduzione dell'orario di lavoro, ma anche dalle disposizioni burocratiche per cui le imprese nazionalizzate, a differenza di quelle private, potevano ordinare le materie prime solo ricorrendo a strutture centralizzate, con conseguenti lunghi periodi in cui la produzione rallentava o addirittura veniva sospesa.

Scrive Rougeron: “[...] *des ouvriers hautement spécialisés en étaient réduits à effectuer des tâches de nettoyage et des ouvrières n'avaient d'autre solution que d'avancer leur tricot*”.

Le meschine gelosie dell'Esercito e della Marina si manifestavano con episodi addirittura farseschi. Nel 1928 l'Aeronautica cambiò il colore delle divise kaki in blu, sostituendo il berretto col kepi. L'Esercito si lamentò per il nuovo copricapo, la Marina per il colore che poteva portare a confusioni. Si sarebbe dovuti arrivare all'anno 1934 perché tutto il personale sia rivestito con la nuova uniforme.

Riavvampano intanto le divergenze tra Gamelin e Vuillemin, Chef d'État-Major Général de l'Armée de l'Air e vice-Président du Conseil Supérieur de l'Air.

Di Vuillemin, che aveva sostituito il generale Féquant, Alistair Horne scrive: “Un anziano pilota di bombardieri dotato di ben poco dinamismo”. Riporta anche il giudizio del generale inglese Edward Spears, rappresentante personale di Churchill presso il quartiere generale francese, il quale annotava che nelle

sedute del Consiglio di guerra: "Si limitava a fare da spettatore, gli occhi stralunati e slavati di una vecchia bambola di celluloidi che si trovi a galleggiare sull'acqua insaponata di un bagno, evidentemente sbalordita di essere là".

La stragrande maggioranza dei giudizi dei superciliosi militari britannici sui Francesi nasceva dal loro complesso di superiorità e da un'ingiustificata autostima personale.

La guerra civile spagnola portò nuovamente la guerra aerea nei cieli europei.

Fu uno scontro ideologico che, nella totale acquiescenza delle due grandi democrazie, (Churchill scriveva nell'agosto 1936: "Non immischiarsi della Spagna"), si svolse tra fascismo e comunismo, le due pestilenze del secolo. Unione Sovietica, Italia e Germania offrirono un appoggio aereo, i Tedeschi furono gli unici che ne trassero ammaestramenti tecnici. Si ebbe il primo ponte aereo della storia quando aerei da trasporto italiani e tedeschi sbarcarono dal Marocco in Spagna reparti nazionalisti, ma si ebbero anche i primi bombardamenti terroristici e l'affermazione dello Stuka.

Stranamente, un politico intelligente come Churchill, per l'aeronautica parlò di: "Limitazioni a cui essa è soggetta" e, interrogandosi sulla mancata distruzione delle flotte, aggiunse: "I sommergibili non costituiscono ormai più un fattore decisivo della guerra".²⁰

Armangaud, in un articolo pubblicato sulla "Revue des Deux Mondes", nel 1937 afferma preliminarmente che il conflitto: " [...] *ne donnera pas des leçons complètes et définitives pour notre usage*". Parla di aerei da bombardamento eccessivamente lenti e "*trop volumineux*"; della conferma delle grandi lezioni della guerra passata; con la "*puissance de la défensive*", rapporta le prime operazioni a quelle del 1914 in Francia (va osservato che la memoria della Grande Guerra è costante negli ufficiali superiori dell'Armée); vaticina che un: "*Adversaire éventuel de notre pays*" rinuncerebbe all'attacco se privo della speranza di una sorpresa iniziale; azzarda la previsione che una flotta aerea era

²⁰ Churchill Winston, *Passo a passo*, Milano, 1947.

obbligata a rinnovare il suo materiale: “[...] *dans une période de trois mois*”; sostiene che il valore del personale è fatto “[...] *à la fois de l’aptitude spéciale de la race*”; non fa nessun accenno allo Stuka; afferma che obiettivi costieri non possono essere validamente difesi da attacchi provenienti dal mare; conclude che aviazione e artiglieria non hanno su grandi città: “*Effets matériels véritablement terrifiants*”.²¹

Il Ministero dell’Air invia tecnici per valutare aerei Me 109 e He 111 caduti nelle mani delle forze governative spagnole. Il primo non sembra che susciti grandi impressioni.

Gli insegnamenti tratti dal conflitto sono codificati dallo Stato Maggiore in alcuni principi: massima importanza dell’*aviation d’assaut* su truppe in campo aperto, con necessario sviluppo dell’artiglieria di piccolo calibro, usura nervosa a seguito dei bombardamenti aerei superiore a quella dell’artiglieria, buoni risultati della difesa passiva se ben organizzata. Si conclude: “[...] *montre l’importance considérable de l’aviation, elle ne permet pas de conclure à la toute-puissance de cette arme qui par elle-même ne peut arracher la décision* ».

Reynaud parla invece della battaglia di Guadalajara, che la propaganda definì la “prima sconfitta fascista della storia” e, altresì, della “*efficacité terrible de l’artillerie antiaérienne allemande*”.

Nel 1937 all’arma aerea viene destinato il 22% del budget militare, ma ormai è troppo tardi. Vuillemin e il ministro Guy La Chambre tenteranno vanamente di avere più spazio per sottrarsi alla subordinazione All’alto Comando, ritenendo l’aeronautica in grado di scegliere i mezzi necessari a tutti gli scenari.

I due generalissimi Vuillemin e Gamelin, che ricordano “I Duellanti” di Conrad, continuano nel loro duello.

Il 23 marzo 1938, Vuillemin, in una lettera a Gamelin, respingeva con forza le sue determinazioni: “*Les dispositions de cette note équivalent à substituer au Comité de Guerre [...] le commandement terrestre. Cette conception, en ce qui concerne l’Armée de l’Air, doit être absolument rejetée. Il est contraire à toute logique que le commandant en chef des Armées aériennes, qui porte la responsabilité des opérations*

²¹ Armengaud, Paul, *Les leçons de la guerre d’Espagne*, “Revue des deux mondes”, 1937.

aériennes et de la défense aérienne, reçoive en temps de guerre, pour la conduite des opérations, les instructions du commandant en chef des forces terrestres et que ce soit ce dernier qui fixe la répartition des moyens aériens entre les diverses tâches assignées à l'armée de l'Air".

Nel successivo settembre - tra un anno scoppierà la più sanguinosa guerra del mondo - si raggiunge un accordo.

Tutte le forze aeree assegnate a un teatro di operazioni sono comandate da aviatori, ma subordinate al comando terrestre. In questo modo la maggioranza dei mezzi aerei sono in forza ai comandi delle forze terrestri, in particolare l'aviazione da caccia con circa il 50% dei velivoli.

Il 17 agosto 1938, Vuillemin, accompagnato dal generale d'Astier de la Vigerie, si reca in Germania su invito di Göring per assistere alle grandi manovre. Gli vengono esibiti modelli di aerei, alcuni ancora in fabbricazione, assiste a una dimostrazione dello Stuka, la forza della Luftwaffe viene ostentata. Vuillemin resta sconvolto tanto che, al ritorno a Parigi, fa commenti catastrofici: *"Si nous avons la guerre, en quinze jours l'aviation française sera anéantie! Je n'ai que deux avions de modèle récent à opposer à toute la flotte allemande"*.

Classico esempio di un complesso d'inferiorità, fatto di paura e autointossicazione.

Gli si univa Gamelin, che il 23 settembre stimava in 2.000 aeroplani la forza aerea tedesca, composta in gran parte da bombardieri.

Di certo i reggitori della cosa pubblica in Franca non erano dei guerrieri, ma le loro valutazioni erano inficiate da quelle fornite dai militari.

In una seduta del Comité de la Défense nNtionale Vuillemin aggiunge rivolto a Daladier: *"En cas de guerre, je donnerai ma démission de chef de l'armée de l'Air; vous demandant la permission de monter sur un avion e de mourir en allant bombardier Berlin"*.

Nello stesso mese di agosto gli operai e i portuali scioperarono per 23 giorni.

Va aggiunto che anche Chamberlain, in una seduta del Gabinetto britannico del settembre dello stesso anno, paventava attacchi massicci della Luftwaffe su Londra, che all'epoca non disponeva di squadriglie in grado di raggiungerla.

La tendenza a studiate vanterie fu applicata anche nei confronti degli alleati italiani. Göring, nei colloqui a Berlino del 24-28 giugno 1939 con Valle, capo della Regia Aeronautica, parlò di una linea di 4.000 aerei che non fu raggiunta nemmeno nella primavera 1940.

Il 5 settembre i generali Gamelin, Georges, Colson e Jeanmet, componenti della Commission du Conseil Supérieur de la Guerre, si accordano su un "Projet de note relative aux attributions respectives des commandants terrestres et aériens sur un théâtre d'opérations" che viene contestato dalle autorità aeree. Ancora una volta, in una storia che ha dell'incredibile, si discute sulla cooperazione terra-aria.

Gamelin sostiene che la cooperazione alla battaglia terrestre, che rimane la missione per eccellenza, esige nel luogo e nel momento in cui avviene la subordinazione dell'arma aerea. Vuillemin rifiuta la subordinazione che limita il ruolo del comandante aeronautico a consigliere del comandante in capo delle forze terrestri e chiede la scelta dei mezzi d'intervento.

In un classico dialogo tra sordi, interverrà la Section de la Défense Nationale du Gabinet du Ministre de la Défense Nationale e si arriverà a un compromesso: "Il comando di questa Arma è subordinato al comandante del teatro di operazioni per quello che concerne l'impiego delle forze di cooperazione, quelle "de reserve" dipendono dal comando delle Forces Aériennes".

Il serafico Gamelin, dall'alto del suo distacco, aveva scritto nell'aprile dello stesso anno: "I rapporti tra la Terra e l'Aria sono assimilabili a quelli tra due potenze straniere che si regolano con accordi tra gli stati maggiori [...] Questo insieme è il segno di una separazione morale che è tempo di arrestare".

Durante la crisi di Monaco la Francia si rivolge a Roosevelt per ottenere l'aiuto dell'industria aeronautica americana, ma i modelli sono di scarsa qualità, con l'eccezione del Curtiss-Wright P 36. Malgrado la viva opposizione dell'Esercito americano, con l'intervento personale del Presidente si ha una commessa di cento aerei per l'aprile 1939. Alla data dell'Armistizio, 500 aerei

americani, caccia Curtiss, bombardieri Glenn-Martin e Douglas, fanno parte dell'Armée de l'Air.

All'ambasciatore americano William C. Bullit, che gli chiede se la Francia scenderà in guerra per la Cecoslovacchia, Daladier risponde: "*Avec quoi?*" e aggiunge che la produzione tedesca era di circa 500 aerei al mese e che la Francia non era in condizioni di entrare in guerra. La risposta del ministro dell'Aeronautica non era meno pessimista, premesso che occorre fossero circa 2.600 aerei moderni per affrontare la Germania, sosteneva che le forze aeree sarebbero state eliminate: "[...] *après quelques semaines de combat*".²²

Bullit interpella anche il ministro degli Esteri Georges Bonnet e lo trova: "*Extrêmement pessimiste*".

Roosevelt decide di avere informazioni di prima mano sullo stato dell'industria aeronautica in Europa e, con estremo buon senso, invia alcuni dirigenti industriali.

Dalla Francia Glenn Martin invia notizie catastrofiche: la produzione resta inferiore ai 400 aerei al mese, aerei di pessima qualità, e nota che: "*Le moral dans les usines est bas*".

Sull'industria aeronautica tedesca, per la quale: "[...] *il avait pu obtenir des renseignements généralement pas communiqués aux étrangers*", ha parole di ammirazione. Valuta la produzione a 840 aerei al mese con catene di montaggio estremamente efficienti. Alle stesse conclusioni arrivano altri dirigenti che fanno apprezzamenti sfavorevoli sugli operai francesi, Lawrence D. Bell della Bell Aircraft Corporation non può visitare gli impianti che producono il caccia Morane 406 perché chiusi per ferie estive.

L'esame non viene esteso alle industrie aeronautiche italiane.

La produzione in Germania era affidata a quattro grandi società: Dornier, Heinkel, Junkers e Messerschmitt. In Francia i costruttori erano in numero di molto superiore: Potez, Bloch, Amiot, Breguet, Farman, Morane-Saulnier, Dewoitine, Lioré-et-Olivier, Caudron e altri ancora. Risultò evidente che queste

²² MacVickar Haight jr., *John. Roosevelt, l'aviation européenne et Munich*, "Revue d'histoire de la deuxième Guerre Mondiale et des conflits contemporains", 1983.

imprese non erano in grado di far fronte a commesse in grandi serie e in tempi limitati.

Nel febbraio 1938 Vuillemin valuta la forza aerea tedesca quattro volte superiore a quella francese, a settembre parla di *“supériorité marquée”*, qualificando le riserve francesi *“inexistantes”* e paventa incursioni *“massive et répétées”* sui centri urbani.

Superata la crisi di Monaco, angosciato, chiedeva a Gamelin: *“Qu'avons nous à opposer aux 5.000 avions de première ligne allemands et italiens? Rien pour l'istant”*. Daladier, pur conscio *“de son tempérament pessimiste”* scriveva che l'opinione di Vuillemin *“pesait sur mes décisions”*

A pochi giorni dall'inizio della guerra, il 26 agosto, un rinfrancato Vuillemin invia al Ministro dell'aeronautica un *tableau* nel quale riporta il numero di aerei che Francia, Gran Bretagna e Polonia potevano mettere in campo, dividendoli in aerei di prima linea (3.800) e aerei di seconda linea (1.900). Gli aerei francesi, compresi gli *indisponibles*, venivano indicati in circa 1/5 del totale. Per la Germania (6.500) e Italia (6.000) le valutazioni erano decisamente astronomiche.

Era allegata una valutazione strategica della situazione successiva alla *“Crise de septembre 1938”*, nella quale assicurava: *“Un accroissement et une rénovation quasi entière de la chasse de jour et de nuit”; un commencement de rénovation de la reconnaissance*. Per i bombardieri: *“Le matériel moderne fabriqué en France, ou attendu de l'étranger, n'est pas encore livré aux formations”*, ma assicura che il rinnovamento della *“notre aviation offensive”* avrebbe iniziato a far sentire gli effetti entro quattro o cinque mesi, mentre la caccia era in grado di assicurare *“la couverture du territoire de jour”*, pur lamentando deficienze dell'artiglieria contraerea.

La guerra

L'Armée, strettamente sulla difensiva, dalle postazioni della Linea Maginot assistette, senza sparare un colpo, alla distruzione della Polonia.

Gamelin, di cui Bonnet scrive: “[...] son incapacité comme diplomate étant égale a celle dont il devait faire preuve dans la conduite de nos armées”, aveva stipulato nel maggio 1939 una convenzione con il ministro della Guerra polacco con la quale impegnava la Francia: “*En cas d’agression allemande contre la Pologne ou en cas de menace de ses intérêts vitaux à Dantzig qui provoquerait une action par les armées de la Pologne, l’armée française déclencherait automatiquement une action de ses diverses forces armées*”. Aggiunge Bonnet che il primo guerriero di Francia aveva affermato nel corso delle conversazioni: “*L’aviation française pourra agir vigoureusement pour dégager la Pologne*”.²³ Ad agosto, la guerra è a gioni, al ministro preoccupato per la forza dell’aviazione rispondeva in modo tranquillizzante: “*L’aviation n’aura pas un rôle décisif dans la prochaine guerre. La guerre ne sera pas gagnée par l’aviation, mais une fois de plus par la bonne et vieille infanterie*”.

Bonnet fu confortato anche dal ministro de l’Air Guy, che sostenne essere la situazione completamente ristabilita. Per l’aviazione da caccia Guy ribadirà questa valutazione al presidente del Consiglio Daladier il 23 agosto 1939: “*Nous disposons maintenant d’appareils modernes en grande série et les moyens franco-anglais équilibrent sensiblement les moyens italo-allemands*”. Medesime rassicurazioni fornirà anche al Comité Secret nella seduta del 9 febbraio 1940. Per l’aviazione da bombardamento Bonnet era meno ottimista: “*Ne sont pas encore en grande série, il faut attendre le début de 1940*”. Valutava la forza tedesca in 4.000 aerei in linea, 5.000 di riserva, 3.000 di cooperazione, cifre che lasciano sbalorditi, e aggiungeva che: “*La situazione della nostra aviazione non deve più pesare sulle decisioni del Governo, com’è avvenuto nel 1938*”. Vuillemin, presente alla riunione, non prese la parola.

La rapidissima campagna di Polonia fu oggetto di studi dello Stato Maggiore, che restò però fermo nella superiorità della dottrina difensiva basata su “*Points d’appui fermés, échelonnés en profondeur*”.

²³ Bonnet Georges, *Le Quay d’Orsay sous trois republiques*, Paris, 1961.

Per l'Aeronautica il generale Armengaud, richiamato in servizio il 2 settembre 1939 in qualità di Chef de la Mission de l'Armée de l'Air per l'Europa centrale, parlò della superiorità aerea tedesca, degli effetti psicologici dei bombardamenti e della paralisi del Comando Supremo polacco, rimasto ben presto privo dei collegamenti con le armate. Questa valutazione fu confermata dal Deuxième Bureau del Gran Quartiere Generale che a fine ottobre, in un documento intitolato "La campagne de Pologne", scrisse: "*Influence décisive de la supériorité aérienne sur le développement des opérations*"

Alla Luftwaffe, che schiera velivoli come il Bf-109, un caccia che, con una serie di modifiche, resterà in servizio per tutta la guerra, il bombardiere in picchiata Stuka, il bombardiere medio Heinkel He 111, l'Armée de l'Air oppone una pletora di modelli, anche in questo somigliante all'Aviazione italiana, i cui limiti di modernità e qualità vengono subito alla luce.

Il due settembre 1939 le forze aeree agli ordini del Commandant en Chef des Forces Aériennes général Vuillemin, capo di Stato Maggiore generale dell'Armée de l'Air, il cui Grand Quartier Général Aérien era installato a Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux (Seine-et-Marne), erano così divise:

	I Armée aérienne	III Armée aérienne	V Armée
aérienne			
Bouscat	Général Mouchard	Général Houdemon	Général
d'opérat.	Théâtre d'opérations	Théâtre d'opérat.	Théâtre
du Nord	du Nord-Est	du Sud-Est	Afrique
AFN	P.C. Jouarre	P.C. Valence	P.C. Alger

La I Armée aérienne fa fronte alla Wehrmacht, la III All'Italia, la V presidia l'Africa del Nord. A queste Armées sono assegnate unità di riserva e unità di cooperazione.

Il 23 febbraio 1940, la guerra è iniziata da quasi sei mesi, si ha una trasformazione dell'organizzazione che aumenta l'inestricabile confusione esistente. Le tre Armées sono abolite e sostituite per il teatro del Nord-Est dalle Forces Aériennes de Coopération agli ordini del generale Tétu, articolate in Zones d'Opérations Aériennes: ZOA Nord agli ordini del generale d'Astier de la Vigerie, ZOA Est generale Bouscat e ZOA Sud generale Odic.

Per il teatro Sud-Est si crea la ZOAA Zone d'Opérations Aériennes des Alpes agli ordini del generale Laurens.

L'aviazione francese ha in linea 1.400 aerei da combattimento, dei quali sono considerati moderni 400 aerei da caccia e 50 da ricognizione. Bombardieri e ricognitori sono estremamente antiquati. È divisa in Groupes de chasse (GC), de bombardement (GB), de reconnaissance (GR), d'observation (GO), de transport (GT).

Ogni *Groupe* ha in forza sulla carta 24 caccia o 16 bombardieri o un numero minore di ricognitori. Due o tre *Groupes* costituiscono un'*escadre* che, all'inizio della guerra, è sostituita dal *groupement*.

La filosofia dell'Arma è strettamente difensiva. I bombardamenti e le ricognizioni strategiche sono disposti dal Comando supremo; quelli nelle ZOA dai relativi comandanti delle Armées.

La R.A.F. ha la missione di appoggiare il British Expeditionary Force col British Air Force in France e di collaborare con le forze aeree francesi con l'Advanced Air Striking Force.

Il nerbo della forza è di 290 caccia Hurricane.

Missione principale della Luftwaffe è il fiancheggiamento delle forze terrestri.

La Germania schiera 690 caccia Messerschmitt Bf-109 e 310 caccia Bf-110, 360 bombardieri moderni Dornier Do-17 e Heinkel He-111 e inoltre 440 Stuka; la ricognizione 700 aerei Dornier Do-17 e Heinkel 126. 800 aerei Junkers Ju-52 costituiscono la massa degli aerei da trasporto.

L'Armée de l'Air era caratterizzata da una situazione d'inferiorità assoluta sul piano qualitativo e quantitativo. Particolarmente grave era quella della ricognizione e dell'arma da bombardamento che, il primo giorno di guerra, aveva a disposizione solo cinque moderni Lioré et Olivier LeO 45.

Essa non fu mai in grado di concentrare i suoi effettivi nel tempo e nello spazio, a differenza della Luftwaffe. Mentre i piloti tedeschi effettuavano più missioni al giorno, quelli francesi, per difetto di organizzazione, si limitavano a una.

L'Armée de l'Air aveva in comune con la Regia Aeronautica una serie di disfunzioni. L'apparecchio d'attacco al suolo Breguet presentava problemi al carrello d'atterraggio e fu messo fuori servizio per qualche tempo, come l'italiano Ba 65. Il LeO 45 riscontrava delle difficoltà nel decollo, tanto che i collaudatori della Lioré et Olivier dovevano illustrare agli equipaggi la manovra. Il Dewoitine 520, fiore all'occhiello dell'industria francese, di cui al 10 Maggio un solo *groupe* era operativo, presentava difficoltà nell'atterraggio, come constatarono i piloti tedeschi dopo l'armistizio.

Le "sorelle latine" non furono in grado di reggere all'impatto della moderna guerra aerea, guerra nella quale due paesi ad altissima tecnologia come la Germania e la Gran Bretagna invece giganteschi.

Ben conscio dello stato d'inferiorità in cui versava, nell'ottobre 1939 lo Stato Maggiore francese si oppose a bombardamenti inglesi sulla Ruhr, rispolverando le vecchie teorie con le quali si era trastullato per vent'anni. Quando Vuillemin sostenne che la flotta bombardieri tedeschi ammontava a ben 3.300 velivoli, lo Stato Maggiore inglese rispose che, secondo stime recenti, il numero era di poco inferiore alla metà.

La discordia tra le tre forze armate e il tentativo di fagocitare la nuova Arma si evidenziarono, guerra durante, quando il 5 maggio 1940 l'ammiraglio Darlan, aderendo a una domanda di Pétain, in visita al quartier generale della Marina a Maintenon, rispose: "L'Armée de l'Air non deve più essere indipendente, ma deve essere divisa tra l'Armata di Terra e l'Armata di Mare".²⁴

La guerra finisce, tutti dimenticano tutto, la Francia si ritrova sul carro dei vincitori. Ma nel 1946 il generale Juin sostiene che: "*Les missions à demander à notre armée de l'air apparaissent orientées en priorité vers l'appui de nos forces terrestres ou navales d'intervention*".

Il 4 settembre 1939 si costituisce il comando superiore delle Forces Terrestres Antiaériennes (FTA). Il generale Aube, Inspecteur Général de la Défense Aérienne il successivo 30 gennaio sconsolatamente scrive a Vuillemin: "*La défense des objectifs du territoire donne naissance à une autre bataille, à d'autres préoccupations, à d'autres besoins, et l'on peut se demander si un même commandement peut assurer à la fois deux tâches aussi différentes, s'opposant le plus souvent plutôt que de se compléter*". Aggiunge: "Fonti di gravi precauzioni da tutti i punti di vista, organizzazione, piano d'impiego, mezzi".

Vuillemin gli é vicino.

I nodi cominciano a venire al pettine.

Appaiono subito pesanti le perdite dell'aviazione da ricognizione che non riesce a superare la linea del fronte. I Bloch MB.131 e i Mureaux 115 e 117 vengono ritirati dalla prima linea e sostituiti dai Potez 63. Il generale Prételat, comandante del Groupe d'Armées Terrestres 2, si oppone duramente (a che cosa?). Le perdite continuano ad aumentare, Vuillemin chiede l'intervento di Gamelin.

Ben diverso era lo spirito francese nella Grande Guerra. Alla battaglia di Verdun furono riuniti i migliori piloti in un Groupement de Chasse (GC), il

²⁴ Vascotto Vezio, *L'enigma Darlan*, "Rivista Marittima", 2002.

primo nella storia dell'aeronautica francese, che funzionò autonomamente. Missione ricerca del nemico, attacco a oltranza, presenza costante nei cieli della battaglia.

Va aggiunto che i preventivati, devastanti attacchi aerei tedeschi non si verificarono. Le vittime civili, circa 60.000 come in Italia e in Gran Bretagna, si ebbero, a stragrande maggioranza a seguito dei bombardamenti Alleati.

Continuano intanto le frizioni tra le forze armate. Il generale Prételat lamenta lo scarso numero di aerei a disposizione: *"Les forces terrestres étaient loin de disposer, au début des hostilités, du minimum d'aviation nécessaire pour mener à bien la mission qui leur était confiée"* fino a chiedere e ottenere la testa del *commandant* della Zone d'Opérations Aériennes da lui dipendente. Viene aperta un'inchiesta e il colonnello dell'Armée Bouché centra il problema: *"Il faut reconstruire une aviation, même modeste, qui ne soit pas un ramassis de moyens périmés, mal équipés, dispersés au hasard, commandés ou ravitaillés par de trop nombreux chefs qui s'ignorent entre eux et qui sont perdus au milieu d'états-majors surabondants"*.

Il potere di cui godono i comandanti dell'Esercito è sempre fortissimo. Vuillemin tenta di sostituire Houdemont al comando della III Armée Aérienne, ma il generale Georges glielo impedisce.

La minaccia tedesca si sta addensando nell'inverno 1940, ma terra e cielo sono troppo chiusi nel loro confronto per percepirla.

Nella riunione del 13 febbraio presieduta da Daladier, ministro della Guerra dal 1936 al 1940 e presidente del Consiglio in carica, i capi dell'Esercito criticano vivacemente le insufficienze qualitative e quantitative dell'Arma aeronautica, come se lo scoprissero per la prima volta. Daladier resta stupito e chiede chiarimenti al ministro de l'Air. Si effettuano spostamenti e siluramenti tra i capi dell'Aeronautica.

Gamelin pensosamente commenta: *"Ces changements constants d'hommes, encore plus que de systèmes, [...] sont, en soi, nuisibles"*.

Quando il 10 maggio 1940 iniziò la "vera" guerra, si dimostrò subito la tragica inconsistenza dell'Armée de l'Air. La Luftwaffe era superiore in tutte le

sue componenti: superiore nei modelli, superiore nel numero, superiore nella dottrina operativa, in aggressività; il tutto aggravato dalla mancanza di radar e dalla dispersione della caccia francese. Si pagava così il prezzo di un decennio in cui le diatribe e le *querelles* avevano occupato a tempo pieno gli aviatori e i loro avversari.

Dopo lo sfondamento del fronte a Sedan, l'aviazione francese dovette intervenire in appoggio alle forze terrestri con aerei sorpassati e inadatti, costretti ad affrontare una difesa antiaerea che copriva anche i reparti più avanzati. La Flak dette un saggio delle sue possibilità quando i bombardieri attaccarono a bassa quota i ponti sulla Mosa. 42 non tornano, 35 furono gravemente danneggiati.

Il 19 maggio il rullo compressore tedesco è in moto e scende in campo Gamelin che si definisce: "Riflessivo, ponderato, nemico di ogni millanteria". Si reca presso il comando del Fronte Nord-Est e consegna a Georges e a Vuillemin un'Istruzione Personale e Segreta che inizia: "Senza voler intervenire nella direzione della battaglia in corso che è di competenza del Comandante in capo del Fronte del Nord-Est [...] ritengo che nell'attuale situazione [...]. Tutta l'aviazione francese e britannica non deve al presente avere altra missione che quella di concorrere alla battaglia [...] Per quanto riguarda la caccia assicurarsi innanzi tutto la padronanza del cielo [...] Per quanto riguarda il bombardamento agire sulle colonne tedesche in marcia con direzione ovest" specificando "Risalendole dalla coda verso la testa lungo gli itinerari".

Nel suo *Al servizio della patria* si legge: "Passai il rimanente del mattino a considerare le conseguenze degli avvenimenti in corso col generale Vuillemin, non volendo dare disturbo al generale Georges [...].

Il disastro appare ormai sicuro, i generali francesi sono sempre in ritardo di un giorno nelle decisioni, viene richiamato in Francia il vecchio Weygand.

La sua nomina a Commandant en Chef de l'ensemble des théâtres d'opérations viene accolta con grande giubilo e immense speranze.

Uomo grintoso, cavaliere appassionato, in profonda amicizia col maresciallo Foch che considera suo maestro e di cui era stato Capo di Stato Maggiore nella

Grande Guerra, fresco delle memorie del passato vittorioso conflitto, si tuffa nell'incarico con grande energia: convoca i frastornati generali, dà una serie di ordini inapplicabili e decide di recarsi a conferire con il Re del Belgio, il Comandante del corpo di spedizione inglese e i generali Billotte e Blanchard. All'aeroporto di Parigi non sono a conoscenza del viaggio, passa un'ora e finalmente gli viene messo a disposizione un aereo che si invola scortato da una squadriglia di caccia. Arrivati all'aeroporto di Norrent-Fontès lo trovano deserto, abbandonato da due giorni dalle squadriglie di stanza.

Incontra invece un solitario: *"petit soldat très sale, mais une excellente figure"*²⁵ il quale gli chiede che cosa deve fare di 20.000 litri di benzina per i quali non ha ricevuto nessun ordine. Il generalissimo e il suo aiutante si aggirano nella zona, s'imbarcano su un'automobile di *"un petit homme"* circondati da un fiume di profughi in fuga, cercano e trovano un posto telefonico, si mettono in contatto con l'État-major del I Groupe d'Armées e scoprono che Billotte è alla loro ricerca. Finalmente l'avventura finisce con l'arrivo all'aeroporto di Calais e il successivo incontro col Re del Belgio.

Weygand commenta sconsolato: *"Les conditions déplorable dans lesquelles s'accomplit mon voyage me donnèrent une idée de la négligence qui régnait dans les armées"*.

Lo stesso avverrà per Sholto Douglas, maresciallo della Royal Air Force, il quale il 3 giugno, recatosi in volo a Parigi per discutere delle pressanti richieste di aiuto, non trovò nessuno ad attenderlo nell'aeroporto di Villacoublay di Parigi e dovette tuffarsi in una trincea per sfuggire a un attacco della Luftwaffe.

Alla fine delle operazioni risultano caduti 567 aviatori.

L'Italia fascista, rotti gli indugi, il 10 giugno dichiara la guerra senza farla. Vuillemin raccomanda di non intraprendere azioni sul nuovo nemico, salvo che per rappresaglia e contro obiettivi della stessa categoria e importanza. Inoltre prescrive: *"Aucune action de riposte contre les objectifs autres que les objectifs"*

²⁵ Weygand, *Memoires. Rappelé au service*, Paris, 1950.

militaires, navals et les bases aériennes ne sera entreprise sans ordre formel du Général commandant en chef des forces aériennes”.

Nella Francia del Sud, il Général commandant en chef predispose la grande fuga verso l’Africa Settentrionale per centinaia di aerei, in una situazione caotica, sotto continui attacchi.

Garraud calcola che il 40% dei *Groupes* di caccia, i due terzi delle unità da bombardamento e il 70% delle unità di ricognizione si trasferiscono in Africa²⁶.

Il comandante Antoine de Saint-Exupery scrive che, dal 10 maggio al 20 giugno 1940, il suo Groupe da ricognizione cambia otto volte l’aeroporto di stanza.

Intanto si spande la voce di un prossimo armistizio, la guerra è perduta e la stragrande maggioranza dei Francesi ne aspetta la fine con sollievo. Il morale del personale scende ancora, ci si pone il dilemma di morire per una causa persa.

Vuillemin il 17 giugno vaneggia; *“Une offensive brutale et puissante sur le sud de la péninsule italienne, la Sicile et la Libye, après que les forces de bombardement nécessaires auront été concentrées en Afrique du Nord, sous les ordres du général Bouscat”.*

Conosciuti i preliminari dell’armistizio, preoccupato per le reazioni, torna sui suoi passi e ammonisce: *“La rupture du fait de l’Armée de l’Air des clauses d’un armistice, entraînerait inévitablement la reprise des hostilités, l’occupation totale du territoire français, la disparition de l’armature gouvernementale et, finalement, de la Nation française. Il est inutile d’insister sur les conséquences d’une telle hypothèse: elle équivaldrait en fait pour la France à un véritable esclavage”*, (de Gaulle non era d’accordo) e ordina di prendere le disposizioni relative esortando a: *“Comprendre à chacun, la nécessité de respecter les clauses d’un armistice et la noblesse qu’il y a à faire face sans révolte au destin malheureux”*. Prudentemente dispone che aerei e depositi di carburante siano sorvegliati a vista. Il 23 giugno, venuto a conoscenza delle clausole dell’armistizio, revoca l’ordine di trasferimento in Africa del Nord.

²⁶ Garraud Philippe, *L’action de l’Armée de l’Air en 1939-1940: Facteurs structurels et conjoncturels d’une défaite*, “Guerres mondiales et conflits contemporains”, 2000.

La débacle

“Après plus d’un mois de bataille ininterrompue, contre un adversaire disposant de moyens très supérieurs aux nôtres, vous avez, en toutes circonstances, fait preuve des plus belles qualités militaires, accompli héroïquement votre devoir. Par votre courage, votre dévouement, votre esprit de sacrifice, votre foi dans les destinées de la Patrie, l’armée de l’Air est devenue le symbole des plus belles qualités de l’âme française. Votre effort n’a pas été vain. Les pertes considérables que vous avez infligées à l’ennemi l’ont obligé à engager à fond toutes ses forces aériennes; vos interventions dans la lutte ont souvent ralenti ses colonnes et brisé leur élan. Je suis fier d’être à votre tête. Sans cesse en contact avec vous, partageant vos joies et vos peines de combattants, je sais que je puis entièrement compter sur vous. Je vous demande de rester pour tous un exemple. Souvenez-vous que vous n’avez pas été vaincus”.

Fu questo l’epitaffio per i vivi e i morti col quale Vuillemin, nella generale demotivazione, celebrò la durissima sconfitta.

Sulla stessa linea era il vegliardo Pétain il quale, in un Appel radiodiffuso del 20 giugno 1940, lamentava: *“L’infériorité de notre matériel a été plus grande encore que celle de nos effectifs. L’aviation française a livré à un contre six ses combats ».*

Tutti cercavano una verità in cui credere.

Le ricerche sulle cause della débacle rischiano spesso di diventare una mera esercitazione linguistica in quanto dissertare su dottrina, tecnologia, piani e armamenti non è sufficiente.

Charles Serre, Rapporteur général della Commission parlementaire istituita nel 1946 per far luce sugli avvenimenti del maggio 1940, parla di: *“Véritable sclérose de la pensée militaire française”.*

Concorda lo storico francese Sarmant: *“[...] moralement, nos chefs étaient déjà vaincus, car résignés à l’immobilité dans la doctrine aussi bien que sur le terrain”.*²⁷

²⁷ Sarmant Thierry, *Prélude à Juin 1940. Le commandement français et les enseignements de la campagne de Pologne de septembre 1939, “Guerres mondiales et conflits contemporains”, 1998.*

La causa principale della più disastrosa sconfitta della Francia fu un diffuso rifiuto di “fare la guerra”. La guerra che esprimerà la decadenza, il crollo di un paese. la cui natalità era la più debole d’Europa, un paese segnato dalle carneficine del passato conflitto, con dirigenti politici che non avevano forza e prestigio, con militari che si facevano interpreti di questa volontà con una dottrina strettamente difensiva, con partiti e gruppi di pressione che rifiutavano una nuova guerra,

Ci si trova di fronte a un eclatante esempio di sindrome di *reluctant warrior*, di *combattant à contre-cœur*.

Inferiorità numerica, modelli mediocri e superati, una dottrina eminentemente difensivistica, debolezze organizzative, problemi di comunicazioni, produzione estremamente mediocre per cronici problemi si assommavano, facendo dell’Armée de l’Air un’Arma troppo debole per combattere e troppo lenta per fuggire.

Il colonnello Le Coyet scrive: “Un’evoluzione tecnica troppo rapida per la sua industria, una politica militare generale non conforme alle sue possibilità, hanno sfociato in una dottrina di impiego dell’aviazione confusa ed esitante di fronte a un nemico risoluto ed audace”²⁸.

Tra le tante cause della sconfitta vi furono anche i sabotaggi delle maestranze di fede comunista.

Scrive Georges Bonnet: “[...] *après la déclaration de guerre, que nos fabrication allaient subir un fléchissement marqué, d’abord par la faute de la propagande communiste menée dans les usines contre la guerre capitaliste*”.

Questi sabotaggi, organizzati dal partito, va ricordato che col Patto Ribentrop-Molotov l’Unione Sovietica si trasformò da massimo oppositore del fascismo a suo temporaneo alleato, non ebbero un grandissimo peso.

Dopo la vittoria del 1945, furono oggetto di acri polemiche sulle quali i comunisti, l’argomento era scottante, glissarono sempre. Di certo i sabotatori di 20 motori alla S.N.A.C. furono condannati a morte e fucilati.

²⁸ Licheni Sebastiano, *Sul potere aereo nella seconda guerra mondiale. Comparazione tra le principali aviazioni partecipanti al conflitto*, “Revue internationale d’histoire militaire”, 1978.

Sorgono perplessità sulla collocazione di questi sabotatori. Nel medagliere dei martiri per la causa saranno stati inseriti nello stesso Albo dei fucilati della successiva Resistenza al Tedesco invasore della madre patria russa o in un elenco a parte?

Antoine de Saint-Exupéry, pilota valoroso che non sopravvisse alla guerra, nel suo "Volo su Arras" scriveva: "Domani agli occhi del mondo saremo gli sconfitti. Gli sconfitti non hanno il diritto di parlare".

Invece un diluvio di memorie, diari, autogiustificazioni, testimonianze, diatribe e accuse calarono sulla Francia del dopoguerra.

Pierre Cot, che resse il dicastero dell'aeronautica dal 1933 al 1938, rifugiatosi negli Stati Uniti nel luglio 1940, fu forse il primo, pubblicando nel luglio 1941 su "Foreign Affairs" un lungo articolo *The defeat of French Air Force*, teso a giustificare la sua opera. Dopo il rituale omaggio al valore dei piloti francesi, usciti immancabilmente sempre vittoriosi nei duelli uno contro uno o contro due, esordiva lamentando che l'attribuzione della sconfitta del maggio 1940 all'Aeronautica era ingiusto, in quanto le cause erano numerose e tra esse, principale, l'incapacità dei capi militari di comprenderne il peso e l'importanza. Le valutazioni sul materiale erano ottimistiche, Dewoitine 520 e Bloch 17 superiori ai caccia tedeschi, ma l'inferiorità numerica era schiacciante.

Nel ginepraio dei dati forniti da fonti diverse, ci si trova di fronte a una girandola di cifre con dati che prendono in esame tutti gli aerei esistenti, sorpassati o moderni e altri che conteggiano solo quelli tecnologicamente efficienti.

I dati forniti da Cot erano sicuramente esagerati per eccesso. Al maggio 1940 l'Aeronautica, secondo i dati del ministro dell'Aria al Parlamento, era composta da 2.500 aerei, più 350 dell'aviazione della Marina e 600 in Nord Africa, ai quali si opponevano, secondo fantomatici dati rilevati dal Service de Renseignement, ben 13.000 aerei tedeschi, di cui 7.000 in linea, 4.500 in riserva, 1.500 navali.

Per la Luftwaffe le cifre erano superiori a quelle denunciate nel 1939 dal ministro Guy La Chambre che *“Se que nous savons”* erano di 4.000 aerei di linea, 5.000 in riserva e 3.000 di cooperazione, cifre a loro volta sovradimensionate.²⁹

Continuando nell'autodifesa, Cot accennava alle scarse capacità industriali del paese, l'opposizione dell'industria nazionale ad acquisti negli Stati Uniti, la tendenza al perfezionismo per prototipi per i quali si richiedevano numerose modificazioni che prolungavano i tempi di messa in produzione. Tuttavia secondo Pierre Cot, che apparteneva a una visione comunista e statalista della società, la nazionalizzazione dell'industria aeronautica (lo Stato ne acquistò il 70 %), non veniva indicata come una delle cause dei ritardi nella produzione ma, al contrario, ne aveva accelerata lo sviluppo.

Va però ricordato che Cot, famoso per la sua eloquenza, era un dirigente del partito radical-socialista che faceva parte del Fronte Popolare e che nel dopoguerra si iscriverà al gruppo progressista apparentato al partito comunista.

Tra le accuse lanciate dagli sconfitti nei confronti della Gran Bretagna, basta citare Vuillemin, Daladier, Guy La Chambre, Gamelin, vi era quella dello scarsissimo appoggio aereo fornito nei giorni convulsi del maggio 1940.

Lo Stato Maggiore richiedeva caccia, caccia e ancora caccia per fronteggiare la supremazia della Luftwaffe, ma quando il 16 maggio Vuillemin chiede all'Air Marshall Baratt, comandante delle forze aeree britanniche in Francia, un aumento dei mezzi aerei, la risposta è brutale: *“Si l'infanterie française ne tient pas, il est inutile d'envoyer des avions”*.

A giudizio di chi scrive, la valutazione che meglio suntegge la breve campagna di Francia fu quella di Erich Marks, sconosciuto generale tedesco: *“I francesi che incontrammo non erano quelli del 1914-1918. È stato come il confronto tra le armate rivoluzionarie del 1796 e quelle della Coalizione. Solo che questa volta noi eravamo i rivoluzionari e i Sans-Culottes”*.

²⁹ Masson Philippe, *Histoire de l'Armée française de 1914 a nos jours*, Paris, 1999.

BIBLIOGRAFIA

Archives du S.H.A.T. *L'aéronautique considérée du point de vue militaire*. 5 septembre 1923.

Armengaud Paul. *Quelques enseignements des campagnes du Rif en matière d'aviation*, Paris, 1928.

Armengaud, général. *Les idées directrices de l'organisation de l'Armée de l'Air*, "Revue militaire française" 1933.

Armengaud, Paul. *Les leçons de la guerre d'Espagne*. Revue des deux mondes 1937.

Armengaud, général. *Pour une armée de l'air plus forte*. Revue militaire générale 1938.

Armengaud, général. *Sécurité aérienne et offensive aérienne*. Revue militaire générale 1938.

Astier d' de la Vigerie François. *Le ciel n'était pas vide*. Paris 1952.

Astorkia Madeline. *Les sources de l'histoire de l'Armée de l'Air pendant la deuxième guerre mondiale au Service historique de l'Armée de l'Air*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1978.

Aubé, colonel. *Problèmes actuels de l'aviation de bombardement*. Revue militaire française 1930.

Barbieri Corrado. *I bombardieri della seconda guerra mondiale*. Parma 1969.

Barbieri Corrado. *I caccia della seconda guerra mondiale*. Parma 1970.

Bernard Philippe. *A propos de la stratégie aérienne pendant la première guerre mondiale: mythes et réalités*. Revue d'histoire moderne et contemporaine 1969.

Bonnet Georges. *Le Quay d'Orsay sous trois republiques. 1870-1961*. Paris 1961.

Boyne Walter J. *Scontro di ali*. Milano 1994.

Buffotot P. *La doctrine aérienne du commandement français pendant l'entre-deux guerres*. Revue internationale d'histoire militaire 1983.

Cailloux commandant. *L'aviation et les chars de combat*. Revue d'infanterie 1936.

Carlier Claude. *Clément Ader. Premier stratège de l'aéronautique militaire. Guerres mondiales et conflits contemporains* 1992.

Christienne C. *Le débat de doctrine sur l'emploi de l'aviation militaire française 1916-1946. Défense nationale* 1979.

Churchill Winston. *Passo a passo*. Milano 1947.

Cot Pierre. *The defeat of the French Air Force*. Foreign affairs 1941.

Courbis commandant. *Que peut-on attendre d'une D.C.A. moderne ?* Revue militaire générale 1938.

De La Gorge Paul-Marie. *Le armi e il potere. L'esercito francese da Sedan all'Algeria*. Milano 1967.

Defrasne, J. *L'attitude de commandement français face aux répercussions militaires de la révolution technique et industrielle de 1919 à 1940 : le facteur "renseignement"*. Revue internationale d'histoire militaire 1983.

Dhers Pierre. *Du mars 1936 à l'Île d'Yeu*. Guerres mondiales et conflits contemporains 1952.

Fidus. *Le général Gamelin*. Revue des deux mondes 1939.

Fidus. *Le général Weygand*. Revue des deux mondes 1931.

Fischetti Ugo. *Il potere aereo francese*. Esercito e nazione 1929.

Frankenstein Robert. *A propos des aspects financiers du réarmement français (1935-1939)*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1976.

Gamelin Maurice. *Al servizio della patria*. Milano 1947

Garraud Philippe. *Les contraintes industrielles dans la préparation de la guerre de 1939-1940: La modernisation inachevée de l'aviation française*. Guerres mondiales et conflits contemporains 2000.

Garraud Philippe. *L'action de l'Armée de l'Air en 1939-1940: Facteurs structurels et conjoncturels d'une défaite*. Guerres mondiales et conflits contemporains 2000.

Garraud Philippe. *La politique française de réarmement de 1936 à 1940: priorités et contraintes*. Guerres mondiales et conflits contemporains 2005.

Garraud Philippe. *La politique française de réarmement de 1936 à 1940. une production tardive mais massive*. Guerres mondiales et conflits contemporains 2005.

Hoop d'. Jean-Marie. *La politique française du réarmement d'après les travaux de la Commission d'enquête parlementaire*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1954.

Horne Alistair. *Come si perde una battaglia*. Milano 1970.

Jackson Peter. *Stratégie et ideologie: Le haut commandement français et la guerre civile espagnole*. Guerres mondiales et conflits contemporains 2000.

Joyau. *La défense contre avion*. Revue de l'armée 1956.

Krugler Gilles. *La puissance aérienne dans la guerre du Rif. Le colonel Paul Armengaud et l'émergence de l'emploi tactique de l'aviation (1925-1928)*. Revue historique des armées 2012.

La Bruyère. *Le duel de l'avion e de navire*. Revue des deux mondes 1937.

Langevin lieutenant-colonel. *Le rôle de l'aviation dans la défense nationale*. Revue militaire française 1932.

Langevin, lieutenant-colonel. *Le role de l'aviation dans la défense nationale*. Revue militaire française 1932.

Le Goyet P. *Évolution de la doctrine d'emploi de l'aviation française entre 1919 et 1940*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1969.

Lecuir Jean, Freidenson Patrick. *L'organisation de la coopération aérienne franco-britannique (1935-Mai 1940)*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1969.

Lestien, général. *La Commission d'enquête parlementaire et les événements militaires du 10 mai au 11 juin 1940*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1953.

Licheni Sebastiano. *Sul potere aereo nella seconda guerra mondiale. Comparazione tra le principali aviazioni partecipanti al conflitto*. Revue internationale d'histoire militaire 1978.

MacVickar Haight jr. John. *Roosevelt, l'aviation européenne et Munich*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale et des conflits contemporains 1983.

Masson Philippe. *Histoire de l'Armée française de 1914 a nos jours*. Paris 1999. Maurin, général. *L'armée moderne*. Paris 1938.

Melon Pierre. *La crise de l'aviation*. Revue de Paris 1939.

Ministero della Guerra. Servizio informazioni militari S.I.M. *Francia 1935*.

Nordmann, Charles. *La guerre des gaz et l'avenir*. Revue des deux mondes 1923.

Réau Élisabeth du. *Le renseignement et l'élaboration de la décision diplomatique et militaire: le cas de la France (1933-1940)*. Relations internationales 1994.

Reussner A. *La réorganisation du haut-commandement au mois de mai 1940*. Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale 1953.

Reynaud Paul. *Le problème militaire français*. Paris 1937.

Rougeron Camille. *L'aviation de bombardement*, Paris, 1936.

Sarmant Thierry. *Prélude a juin 1940. Le commandement français et les enseignements de la campagne de Pologne de septembre 1939*. Guerres mondiales et conflits contemporains 1998

S.M.E. Ufficio storico. Verballi delle riunioni tenute dal capo di S.M. Generale. Volume I (26 gennaio 1939-29 dicembre 1940). Roma 1983.

Société des Nations. *Annuaire militaire France 1930*.

Vascotto Vezio. *L'enigma Darlan*. Rivista marittima 2002.

Vauthier P. *Le danger aérien et l'avenir du pays*. Paris 1930.

Warner Edward P. *Can aircraft be limited?* Foreign affairs 1932.

Weygand général. *L'état militaire de la France*. Revue des deux mondes 1936.

Weygand. *Memoires. Rappelé au service*. Paris 1950.

Young Robert. *Le haut commandement français au moment de Munich*. Revue d'histoire moderne et contemporaine 1977.

** . *Precisazioni sulla Guerra di Spagna*. Rassegna di cultura militare 1938.

***. *L'aviation et l'unité de commandement*. Revue des deux mondes 1937.

***. *L'aviation et les armées*. Revue des deux mondes 1937.