

## I giorni delle Aquile

Estate 1940. Caduta la Francia, la Gran Bretagna è rimasta sola a combattere contro la Germania. Mentre l'Alto comando francese, amareggiato dalla fulminea sconfitta, prevede con aria di sufficienza che Hitler «torcerà il collo» all'Inghilterra in meno di tre settimane, qualcuno, sull'isola, ha tirato un respiro di sollievo. Aiutare la fragile alleata è costato molto caro. In 40 giorni la RAF ha perso 959 aerei (la metà dei quali caccia) nella campagna di Francia e 66 in quella norvegese: più di due terzi di tutti gli aerei consegnati all'aviazione inglese dallo scoppio della guerra.

Il 15 maggio, opponendosi con tutte le sue forze all'ennesima richiesta d'inviare altri aerei sulla sponda francese della Manica, il Comandante in capo del Comando Caccia della RAF, maresciallo dell'aria Hugh Dowding, si è rivolto al Primo Ministro Churchill e gli ha detto in tono grave: «Se le perdite continueranno nella stessa percentuale per altre due settimane, non avremo più Hurricane né in Francia né in Inghilterra». Anche per questo, quattro giorni dopo, il gabinetto di coalizione ha preso un'importante decisione: «Nessun altro caccia lascerà il paese, quali che possano essere le necessità della Francia».

Non c'è da meravigliarsi, dunque, se quando Lord Halifax va a trovarlo a Bentley Priory – la sede del Comando Caccia – Dowding reagisce ai suoi commenti sulla caduta della Francia con la frase, forse poco caritatevole ma sincera: «Grazie a Dio, adesso siamo soli».

Eppure la situazione dell'Inghilterra è tutt'altro che rosea. «Da Capo Nord ai Pirenei», ha scritto Arthur Bryant, «davanti all'isola britannica si stendeva un vasto arco di linea costiera nemica; 2000 bombardieri a largo raggio, più di 1000 bombardieri medi e in picchiata e 1500 caccia minacciavano i cieli inglesi. I due terzi erano concentrati sulle coste della Manica, a pochi minuti di volo dall'Inghilterra meridionale, ed erano superiori, nella proporzione di almeno tre a uno, alle forze della RAF».

### Uno contro cinque

Le cifre dimostrano che questa valutazione era addirittura ottimistica. Il 20 luglio 1940, tra bombardieri, caccia e ricognitori, l'Aviazione tedesca schierava contro l'Inghilterra oltre 2800 aeromobili. Per fermare questa marea di ferro e di fuoco gli Inglesi disponevano esattamente di 591 aerei, con 1200 piloti. Vero è che la flotta aerea tedesca sembrava poco adatta a una battaglia come quella che si sarebbe combattuta nei cieli delle isole britanniche, essendo stata strutturata soprattutto come strumento di appoggio delle forze di terra. Per questo l'Aviazione germanica poteva gettare nella mischia molti bombardieri medi (Heinkel 111 e Dornier 17) e in picchiata (Junkers 87, lo Stuka), ma non aveva i bombardieri pesanti a larga autonomia indispensabili per andare e venire dall'Inghilterra senza problemi.

I Dornier 17 e gli Heinkel 111 erano aerei a breve raggio e molto vulnerabili. Quanto allo Stuka, dimostratosi efficacissimo in Polonia e in Francia, in Inghilterra fu una

delusione. Attaccato alle spalle da un caccia veloce, non era assolutamente in grado di difendersi. La sua celebre picchiata era relativamente lenta, perché le bombe che lo Stuka portava sotto la fusoliera resistevano all'aria, e i caccia avevano tutto il tempo di raggiungerlo e di abatterlo.

Tra i caccia tedeschi adibiti alla scorta dei bombardieri ce n'era uno particolarmente brillante: il Messerschmitt 109, uno degli aerei più veloci del tempo, destinato a diventare il purosangue della Luftwaffe per tutta la guerra. Ma le fabbriche ne avevano sfornati pochi, e per giunta questi aerei avevano un'autonomia di soli ottanta minuti di volo, quando ce ne volevano trenta per arrivare dalla Francia sulle isole britanniche e altri trenta per tornare indietro. Così molti, durante la battaglia, precipitarono nella Manica per mancanza di carburante, e Churchill, per impedire il recupero e la riutilizzazione dei piloti, ordinò freddamente di abbattere gli idrovolanti della Croce Rossa tedesca sorpresi in zona di combattimento. La Luftwaffe, per rappresaglia, decise allora di mitragliare i piloti inglesi che si lanciavano col paracadute.

### Spitfire e Messerschmitt

Inferiori numericamente, gli Inglesi dispongono di tre tipi di caccia. Lo Hurricane, entrato in servizio nel 1937, è un aereo robusto, sicuro, bene armato. Ha però due difetti: è un po' più lento del Messerschmitt Bf.109 e vola a una quota più bassa. Per giunta ha un punto cieco, dal quale può essere comodamente attaccato. Nel corso della guerra lo Hurricane sarà sostituito a poco a poco dallo Spitfire, l'aeroplano da caccia il cui nome sarà destinato a rimanere simbolo di un'epopea. Più veloce del Messerschmitt 109, molto più maneggevole e superiore nelle prestazioni, lo Spitfire presenta un solo difetto: durante le picchiate gli si spegne facilmente il motore, con risultati spesso fatali. Il terzo caccia inglese è il Defiant. Simile esteticamente allo Hurricane biposto, è munito di una torretta dietro il posto di pilotaggio, con quattro mitragliatrici, una formula decisamente poco ortodossa per un caccia. E infatti il Defiant si rivelerà praticamente un fallimento.

La vera arma segreta degli Inglesi è il maresciallo dell'aria Hugh Dowding. Dowding è un vecchio lupo dei cieli. Nel 1940 ha cinquantotto anni e il suo brevetto di pilota risale al 1913. Dal 1° aprile 1936 è il comandante in capo del Fighter Command, il Comando Caccia della RAF, uno dei tre nuovi comandi in cui, lo stesso anno della sua nomina, sono stati suddivisi i vertici operativi dell'aeronautica militare britannica (gli altri due erano il Bomber Command e il Coastal Command). Dowding si è sempre battuto per la modernizzazione e il potenziamento delle forze aeree del suo paese. Lui ha voluto i caccia veloci per la difesa delle isole britanniche. Lui ha insistito per farli munire di parabrezza corazzati, vincendo le resistenze dei burocrati di Whitehall con la frase: «Non vedo perché i gangster di Chicago dovrebbero avere i vetri corazzati e i nostri piloti no». Lui ha lanciato una campagna di reclutamento per avere i piloti migliori. Lui, infine, ha creato sulle coste sud-orientali del paese una rete difensiva di avvistamento e allarme basata su un nuovissimo strumento le cui applicazioni militari sembrano molto promettenti: il radar.

Con 29 stazioni costruite, 26 delle quali già in funzione, il radar darà un contributo decisivo alla vittoria. Non che il sistema sia ignoto ai Tedeschi. Ma in Germania si è finito con l'affidarne la realizzazione alla Marina, che non ha saputo comprendere la

sua possibile utilità nei cieli. Gli Inglesi, infine, hanno sui Tedeschi un altro punto di vantaggio: possono decifrare i loro messaggi in codice, procurandosi così in anticipo molte informazioni sui bersagli e sulle incursioni progettate.

Perciò, quando Hitler apre la gabbia del suo «Leone Marino», Dowding è pronto. Non ha tutti i caccia che vorrebbe, perché Churchill lo ha ripetutamente salassato, togliendogliene parecchi da spedire in Francia, dove i Tedeschi li hanno abbattuti come tordi. E i suoi piloti hanno meno esperienza dei piloti della Luftwaffe, che si sono fatti le ossa durante la Guerra di Spagna. Ma la struttura difensiva messa in piedi da Dowding superando infinite resistenze politiche e militari reggerà quasi per miracolo al colpo d'ariete tedesco. E quando anch'essa starà per cedere, fiaccata dalle ondate successive dei bombardieri tedeschi, sarà proprio Hitler, con uno dei suoi caratteristici colpi di testa, a scegliere bruscamente un altro obiettivo, condannando l'intera operazione all'insuccesso.

Quella che passerà alla storia col nome di Battaglia d'Inghilterra comincia, secondo la maggior parte degli storici, ai primi di agosto del 1940. Il primo giorno di quel mese il Reichsmarschall Hermann Göring ha riunito all'Aja tutti i comandanti delle grandi unità aeree tedesche. «Il Führer», annuncia agli ufficiali, «mi ha ordinato di stroncare l'Inghilterra con la mia Luftwaffe. Metteremo in ginocchio questo nemico, in modo che l'occupazione dell'isola da parte delle nostre truppe possa svolgersi senza rischio».

Il primo attacco massiccio contro la RAF avviene pochi giorni dopo. «Tra due o tre settimane», riferisce un generale della Luftwaffe al Capo di stato maggiore dell'Esercito, «l'aviazione nemica sarà ridotta in frantumi».

In realtà, fin dal primo giorno dell'attacco, le perdite tedesche sono largamente superiori a quelle inglesi. In luglio, per esempio, la Luftwaffe ha attaccato il naviglio britannico nella Manica e i porti dell'Inghilterra meridionale, affondando oltre venti navi ma perdendo quasi trecento aerei. Spiega Dowding: «C'era una precisa differenza tra gli obiettivi delle due parti. I Tedeschi dovevano agevolare il trasferimento delle loro forze terrestri da una sponda all'altra della Manica allo scopo d'invadere il paese. Io, invece, non volevo vincere la guerra. Dovevo solo cercare disperatamente di impedire ai Tedeschi di raggiungere il successo nei preparativi dell'invasione». In un certo senso, dunque, il compito di Dowding era più facile; anche se il rapporto numerico tra il suo potenziale bellico e quello nemico restava, nonostante gli sforzi di Lord Beaverbrook (allora Ministro della produzione aeronautica), largamente sfavorevole agli Inglesi.

Nella Battaglia d'Inghilterra sono riconoscibili quattro fasi. Alle incursioni contro i convogli e gli obiettivi costieri (porti, aeroporti e postazioni radar) seguì l'attacco agli aeroporti della RAF situati nell'entroterra. In un terzo tempo i bombardieri tedeschi si concentrarono su Londra, infine gli aerei della Luftwaffe si presentarono nei cieli britannici con fitte scorte di caccia che avevano il duplice scopo di far decollare gli intercettori per impegnarli in combattimento nelle condizioni per loro più sfavorevoli, e di stornarli dalle formazioni dei bombardieri.

Durante la Battaglia d'Inghilterra vennero alla luce, in seno al comando della RAF, due diverse concezioni strategiche. Mentre Dowding favoriva l'uso di un numero limitato di aerei, da lanciare di volta in volta tempestivamente sul bersaglio, alcuni dei suoi comandanti (e forse anche il suo Capo di stato maggiore) erano per quella

che venne poi chiamata «la linea delle grosse formazioni»; favorivano cioè l'impiego di grandi stormi in occasione di ogni attacco, anche a rischio di lasciare sguarniti interi settori del fronte difensivo. Questa controversia, esplosa in tutta la sua violenza appena fu passato il pericolo più grave, fu all'origine del fulmineo collocamento a riposo di Dowding, l'uomo che più di ogni altro aveva contribuito a salvare il suo paese in quel delicatissimo frangente, subito dopo la felice conclusione della Battaglia d'Inghilterra.

### Il radar, carta vincente

Ma ecco, più dettagliatamente, come si svolse la battaglia. Il 12 agosto, dopo un rinvio dovuto alle cattive condizioni del tempo, Göring dà il via alla «Operazione Aquila». Il giorno stesso un pesante attacco tedesco colpisce cinque stazioni radar distruggendone una. Sembrerebbe un buon inizio. Ma i Tedeschi, male informati dai loro servizi segreti, hanno sopravvalutato di quasi il cinquanta per cento la forza dei caccia britannici e sottovalutato altrettanto grossolanamente le capacità dell'apparato produttivo bellico del nemico.

Questi errori di giudizio, insieme ad altri errori più banali (la scelta di obiettivi sbagliati, come campi d'aviazione abbandonati o fabbriche in disuso), peseranno notevolmente sull'andamento e sull'esito della battaglia.

Il 15 agosto i Tedeschi lanciano 800 aerei contro le coste meridionali delle isole britanniche, colpendo quattro fabbriche di aerei e danneggiando cinque campi della RAF. È il primo grande scontro della Battaglia d'Inghilterra e sarà il «giovedì nero» della Luftwaffe. Novanta, infatti, complessivamente, sono gli aerei tedeschi abbattuti. Trenta appartengono alla 5<sup>a</sup> Flotta aerea del generale Stumpff, che così, in un solo giorno, esce definitivamente di scena. Quarantadue, secondo le fonti inglesi, sono i caccia di Dowding abbattuti o messi fuori uso.

Qual è il segreto della superiorità britannica nei cieli? L'abilità dei piloti, le caratteristiche tecniche degli Hurricane e degli Spitfire ma, soprattutto, il radar. «Ci accorgemmo», scriverà Adolf Galland, il celebre asso tedesco, «che gli stormi dei caccia della RAF dovevano essere guidati da terra grazie a qualche nuovo metodo, perché udivamo i comandi impartiti agli Hurricane e agli Spitfire in modo da dirigerli con abilità e precisione contro le formazioni tedesche».

Il «nuovo metodo» è il radar, ed è per i Tedeschi una spiacevole sorpresa. Tuttavia, stranamente, dopo il fruttuoso attacco del 12 agosto Göring ha fatto sospendere le incursioni aeree sulle stazioni radar britanniche che, pure, ospitate com'erano quasi sempre in baracche di legno e di lamiera, costituivano eccellenti bersagli. È il suo primo, inspiegabile errore.

Dal 15 al 24 agosto l'esito della battaglia è nettamente a sfavore degli attaccanti. Ligi agli ordini di Dowding, i piloti inglesi attendono nelle baracche l'arrivo dei Tedeschi, poi decollano fulmineamente e, guidati dal radar e dalle precise indicazioni di una fitta rete di centri di osservazione a terra, piombano con notevole precisione sul bersaglio, che abbattano sfruttando le doti di velocità e maneggevolezza dei loro caccia.

Il 18 agosto segna un'altra data importante. Persi 96 apparecchi contro 50 della RAF, Göring ritira gli Stukas, troppo lenti, dalla battaglia, riducendo così di circa un terzo le forze aeree tedesche impegnate in quel settore.

Al 24 agosto si fa in genere risalire l'inizio della terza fase della Battaglia d'Inghilterra. Lo scopo di Göring è uno solo: annientare il Comando Caccia. Da questo momento, fino al 6 settembre, i Tedeschi lanceranno contro il nemico un migliaio di aerei al giorno. Lo scontro è entrato nella fase decisiva. I piloti della RAF, impegnati anche in sette missioni al giorno, sfiniti dalla stanchezza e dalla mancanza di sonno, resistono valorosamente. Ma la superiorità numerica tedesca comincia a farsi sentire. «La Luftwaffe», ha scritto Peter Wykeham, «picchiava sugli aeroporti un giorno dopo l'altro. Anche se il vantaggio era sempre tutto dalla nostra parte, stavamo perdendo più aerei di quanti le fabbriche potessero fornircene».

Cinque campi d'aviazione inglesi sono danneggiati, molti centri di osservazione fuori uso. Tra il 23 agosto e il 6 settembre gli Inglesi hanno perso 332 caccia (466 secondo le fonti tedesche), mentre gli aerei della Luftwaffe distrutti sono 385 (557 secondo le fonti inglesi). Un quarto dei piloti inglesi sono rimasti feriti o uccisi. «Ai primi di settembre», ricorderà Dowding, «l'incidenza delle perdite divenne così seria che un gruppo giunto fresco in linea era già logoro ed esausto prima che uno qualsiasi degli altri mandati a riposarsi fosse pronto a prendere il suo posto. Ormai i piloti da caccia non venivano più prodotti in numero sufficiente per poter colmare i vuoti tra le file dei combattenti». L'Inghilterra è sul punto di crollare. Basterebbe martellarla ancora per una settimana e...

### Inizia il calvario dei Londinesi

Ma qui Göring compie il suo secondo errore. Mentre le perdite dei caccia inglesi stanno diventando insostenibili, mentre lo stesso Dowding giudica «gravissima» la situazione del suo paese, il maresciallo del Reich cambia tattica e il 7 settembre dà inizio a una lunga serie di massicci bombardamenti su Londra. Ancora una volta, e sempre poco caritatevolmente, Dowding tira un respiro di sollievo. «Non potevo credere», scriverà poi, «che i Tedeschi avessero commesso un errore simile».

In effetti, la nuova scelta tattica imprime una svolta alla battaglia e si rivelerà fatale per la Germania. Cos'è stato a provocarla?

Per capirlo, bisogna fare un passo indietro. Tutto comincia la notte del 23 agosto, quando una dozzina di bombardieri tedeschi, venuti a colpire fabbriche di aerei e depositi di petrolio alla periferia di Londra, sbagliano la mira e sganciano il loro carico di morte sul centro della città. Convinti che l'atto terroristico sia stato volontario, la sera dopo, per rappresaglia, gli Inglesi bombardano Berlino. Come bombardamento, non è gran che. Degli 81 bombardieri della RAF solo una quarantina riescono a trovare l'obiettivo tra le nuvole che coprono la città, e i danni materiali sono minimi. Ma sul morale dei Tedeschi l'effetto è disastroso. Per la prima volta dall'inizio della guerra, bombe nemiche sono cadute sulla capitale del Reich!

William L. Shirer scrive nel suo diario: «I Berlinesi sono sbalorditi. Non credevano che una cosa simile potesse mai succedere». In effetti, nonostante la minima entità dei danni, i Berlinesi hanno ragione di essere stupiti e preoccupati. La loro città è difesa da due cerchi concentrici di batterie contraeree, che nelle tre ore dell'incursione britannica hanno sparato fino a diventare roventi. Ma non uno degli aerei nemici, nascosti dalla nuvolaglia, è stato colpito. Per colmo d'ironia, gli Inglesi hanno anche lanciato dei manifestini che dicono: «La guerra, voluta da Hitler, continuerà, e durerà fino a quando durerà Hitler».

La notte tra il 28 e il 29 agosto i bombardieri della RAF sono di nuovo nel cielo di Berlino, «Per la prima volta», annota Shirer, «dei Tedeschi sono stati uccisi nella capitale del Reich». I morti sono, ufficialmente, appena dieci, e 29 i feriti, ma lo sdegno per la «brutalità» degli aviatori inglesi sale alle stelle. «L'effetto principale di una settimana consecutiva di bombardamenti notturni inglesi», scrive sempre Shirer, «è stato il diffondersi di una grande delusione nella gente e il sorgere di dubbi negli spiriti».

È passato un anno dall'inizio della guerra. Il 4 settembre, in un discorso allo Sportpalast, Hitler si rivolge agli Inglesi. «In Inghilterra», dice in tono sarcastico, «si è pieni di curiosità, e non si cessa di domandarsi: “Perché non viene?” State tranquilli, state pure tranquilli. Verrà!». Alle promesse seguono le minacce. Se gli Inglesi continueranno a bombardare le città tedesche, «noi raderemo al suolo le loro». Le parole di Hitler sono accolte da un applauso scrosciante. Sotto le volte dello Sportpalast le ragazze tedesche manifestano istericamente il loro entusiasmo. A Roma, Ciano commenterà: «Hitler dev'essere nervoso».

Il nervosismo è un cattivo consigliere. Nessuno dovrebbe dargli ascolto. Invece è proprio al nervosismo che si abbandonano, almeno in parte, Hitler e Göring quando decidono di lanciare, il 7 settembre, i loro bombardieri su Londra. L'inizio delle operazioni sulla capitale britannica segna, in un certo senso, la fine della Battaglia d'Inghilterra: l'unica, in tutta la guerra, che si sia combattuta esclusivamente nei cieli. Il cambiamento tattico tedesco consente alla RAF, stremata dagli scontri ininterrotti, di superare il momento più difficile.

L'ipotesi che i Tedeschi possano prima o poi concentrare i loro bombardamenti su Londra è stata presa in considerazione dal Governo britannico, che ha calcolato in 600.000 morti e 1.200.000 feriti le possibili vittime dei primi sei mesi. Per fortuna, queste previsioni si riveleranno grossolanamente errate per eccesso: durante l'intero arco delle incursioni tedesche, dal settembre 1940 al maggio 1941, le vittime dei bombardamenti saranno in tutto 90.000. Questo numero comprende 20.000 morti e 25.000 feriti gravi.

Oltre alle perdite umane e ai danni materiali, si temono gli effetti psicologici del martellamento. Molti prevedono che il panico si impadronirà della popolazione. In realtà, quasi tutti i Londinesi mostrano grande calma e forza d'animo. Secondo lo scrittore Constantine Fitz Gibbon, gli Inglesi hanno vinto perché, avendo notoriamente poca fantasia, non sono riusciti mai a pensare di poter essere sconfitti.

Sabato 7 settembre, nel tardo pomeriggio, una prima ondata di 320 bombardieri tedeschi, scortata da tutti i caccia disponibili, trasforma in un mare di fuoco una striscia della città. Calata la notte, l'attacco è proseguito da altri 250 bombardieri, che martellano Londra fino all'alba. La sera dopo, circa 200 bombardieri effettuano una seconda incursione, durata tutta la notte. Il bilancio delle vittime è pesante: 842 morti e 2347 feriti tra i civili. Trascurabili le perdite tedesche.

### «Un cielo diventato arancione»

William Samson ha scritto: «I bacini erano in fiamme e, mentre il sole calava, chi era nelle strade del West End notò una cosa incredibile, e cioè che le luci del tramonto non erano, come sempre, a occidente, dalle parti di Putney e Willesden, ma anche, cosa assurda, a levante, sopra la City e la cattedrale di S. Paolo. Era una cosa

abbastanza strana ma, quando a ovest il cielo incupì, il bagliore spiccò vivissimo a est, e per la prima volta si vide il nero profilo dei tetti di Londra spiccare contro un cielo diventato arancione».

L'8 settembre è, in tutta l'Inghilterra, un giorno di estrema tensione, Per errore qualcuno ha diramato la parola d'ordine *Cromwell*, che significa «l'invasione è imminente», gettando il paese nel caos. Mentre dilagano in tutta l'Inghilterra voci pazzesche di sbarchi tedeschi, le campane suonano a martello, il genio fa brillare cariche esplosive sotto i ponti e ignari cittadini saltano in aria sulle mine frettolosamente piazzate qua e là.

Ogni notte, per una settimana, le incursioni tedesche si ripetono. Per i Londinesi è una settimana di paura, di lacrime, di sangue, di morte. Per il Comando Caccia della RAF, che ha rischiato di disintegrarsi sotto la pressione della macchina bellica tedesca, è invece un momento di pausa, sufficiente per riprendere fiato. Così, quando la Luftwaffe, rinfancata dagli ultimi successi, decide di sferrare il colpo decisivo con un grande attacco diurno su Londra, gli Inglesi sono pronti a rispondere.

Domenica 15 settembre, verso mezzogiorno, circa duecento bombardieri tedeschi, scortati da 600 caccia, sono sulla Manica, Quando le sagome degli aerei si profilano sugli schermi dei radar, il Comando Caccia entra in azione. Gli apparecchi tedeschi vengono intercettati prima di raggiungere l'obiettivo. Qualcuno supera lo sbarramento, ma molti altri sono dispersi e altri ancora abbattuti prima di poter sganciare il loro carico di bombe. Due ore dopo arriva sull'Inghilterra un'altra formazione, più forte della prima, che viene respinta a sua volta. Complessivamente, è l'attacco più massiccio che Göring abbia sferrato su Londra dall'inizio della guerra. Ma i mille aerei tedeschi sono fermati dagli ultimi duecento caccia di Dowding. Nello scontro la RAF perde, secondo le fonti britanniche, 35 caccia, Un'ottantina sono, tra bombardieri e caccia di scorta, gli aerei tedeschi che non tornano alla base.

È stato, dirà Churchill, «il punto cruciale» della Battaglia d'Inghilterra. L'esito dello scontro dimostra che la Luftwaffe non è più in grado di compiere un grande attacco diurno sulle isole britanniche. I Tedeschi non sono più padroni del cielo della Gran Bretagna. Mentre Göring continua a promettere che annienterà i caccia inglesi «in quattro o cinque giorni». Hitler capisce che la partita è perduta. Abbandonata ogni speranza di sbarcare in Inghilterra, rinvia l'Operazione «Leone Marino» all'anno seguente.

Per la capitale inglese, tuttavia, il calvario non è finito. Dal 7 settembre al 13 novembre, senza una sola interruzione, stormi di bombardieri martellano ogni notte la città. Churchill è preoccupato: teme che, di quel passo, Londra sarà presto ridotta a un mucchio di macerie abitato da formiche impazzite. Invece il morale della popolazione non crolla e la produzione bellica britannica non soltanto non diminuisce ma aumenta addirittura. Proprio nel 1940, infatti, le fabbriche inglesi di aeroplani supereranno la produzione tedesca.

Il blitz notturno di quell'autunno investe altre città industriali. Pesanti bombardamenti si abbattono in novembre su Birmingham, Liverpool, Southampton, Bristol, Avonmouth. In ottobre e novembre, aerei italiani appaiono nel cielo dell'Inghilterra. Sono i bombardieri Fiat BR.20 e i caccia Fiat CR.42 e G.50 del Corpo Aereo Italiano dislocato in Belgio. Il 24 ottobre sedici bombardieri italiani, scortati da altrettanti CR.42 e da qualche G.50, sono sulla costa inglese verso l'una e mezzo e puntano

verso Harwich. Una trentina di Hurricane si alzano per intercettarli e abbattano, senza perdere un solo aereo, sei bombardieri e tre caccia. L'operazione è così facile che sarà chiamata da un pilota britannico «tiro al tacchino». Da quel momento, degli aerei italiani, in pratica, non si sentirà più parlare.

Il 14 novembre 437 aerei tedeschi compiono un pesante bombardamento su Coventry, città industriale delle Midlands. La distruzione della celebre cattedrale del Trecento susciterà l'indignazione di tutto il mondo civile. Ma l'obiettivo era un altro: alla fine dell'incursione risultano infatti colpite tutte le linee ferroviarie, dodici fabbriche di aerei e altri nove stabilimenti.

Il lungo Blitz su Londra, pur con le sue tragiche conseguenze, non riesce a trasformare la città, come certo speravano i Tedeschi, in un nido di talpe spaventate. I viveri sono razionati ma sufficienti. Scarseggiano le sigarette. La birra abbonda, ma bisogna portarsi il bicchiere. Anche di vino ce n'è in quantità, purché non si abbia la pretesa di ordinare raffinate marche francesi, Difficili i trasporti, per ovvi motivi. E inesistente la carta igienica, scomparsa dall'inizio dei bombardamenti.

La vita mondana languisce. I teatri del West End chiudono a uno a uno per mancanza di spettatori. Solo il Windmill, con le sue ragazze nude, resta aperto per tutta la durata del Blitz, guadagnandosi il motto che ancora oggi campeggia sulla sua facciata: «Noi non chiudiamo mai». Racconterà una ballerina: «Suonò l'allarme e con nostro grande stupore tutti i presenti si alzarono e se ne andarono, tranne un tale seduto in prima fila. Visto che c'era ancora uno spettatore, lo spettacolo proseguì. Alla fine, però, eravamo tutti molto curiosi di sapere per quale motivo quell'ometto coraggioso fosse rimasto là seduto, e chiedemmo al direttore di scena se ne sapesse qualcosa. "Oh, sì", disse lui, "quel tizio nell'andarsene ha chiesto alla direzione perché mai a un certo momento tutti gli spettatori se ne fossero andati, e il direttore ha fatto una gran fatica a spiegargli che c'era stato l'allarme". Insomma, il poveretto era sordo come una campana».

Il Blitz ha anche i suoi lati positivi. «Si può ballare, cenare e dormire allo Hatchett's, all'Hungaria, al Lansdowne, al Mayfair e a Grosvenor House», scrive nel suo diario Basil Woon. «Quando una ragazza esce, la sera, porta con sé il pigiama e gli oggetti da toletta. Ciò ha portato a situazioni interessanti e, senza dubbio, offre alle ragazze una scusa per non rincasare fino alla mattina dopo».

Il 7 dicembre, per la prima volta dal 7 agosto, passano ventiquattr'ore senza che sulle isole britanniche appaia un solo aereo nemico. È il segno che la battaglia si avvia verso la fine. I Tedeschi continuano ad accanirsi sulle città inglesi. In dicembre vengono bombardate Southampton, Bristol, Birmingham, Londra, Coventry, Manchester, Liverpool, Sheffield. La notte del 29 dicembre centotrenta aerei carichi quasi esclusivamente di bombe incendiarie trasformano la City londinese in un inferno. L'attacco, però, si sta esaurendo. I bombardamenti notturni delle città inglesi continueranno fino al maggio 1941, ma militarmente non avranno più scopo. L'occasione di invadere la Gran Bretagna è definitivamente perduta.

È nel cielo dell'Inghilterra che, per la prima volta dall'inizio della guerra, l'avanzata di Hitler si è fermata. Un pugno di uomini, esattamente 3080, sventano il tentativo tedesco di occupare le isole britanniche e salvano il mondo libero. «La Battaglia d'Inghilterra», scriverà Francis K. Mason, autore dello studio forse più documentato di questo cruciale episodio della Seconda Guerra Mondiale, «non fu una battaglia

improvvisata ma una battaglia campale di tipo classico combattuta contro l'aviazione più potente della terra da un sistema difensivo che da ventitré anni andava preparandosi proprio ad una simile eventualità».

Curiosamente, la vittima più illustre della battaglia fu l'uomo che l'aveva vinta. Il 16 novembre 1940, senza tanti preamboli, Hugh Dowding veniva invitato a lasciare entro ventiquattr'ore il Comando caccia per raggiunti limiti d'età.

## Documenti e testimonianze

### Londra durante la Battaglia d'Inghilterra

Nei dieci mesi che seguirono lo scoppio della guerra non vi fu nessun piano tedesco per il bombardamento aereo della capitale inglese. I londinesi, che invece lo avevano temuto fin dall'inizio delle ostilità, finirono per adattarsi all'idea che gli aerei tedeschi non sarebbero mai venuti e, in caso contrario, avrebbero trovato pane per i loro denti.

Durante il primo conflitto mondiale i dirigibili tedeschi avevano bombardato Londra con 300 tonnellate di esplosivo causando 1800 morti e 3200 feriti. Al tempo della crisi di Monaco la Commissione per la Difesa dell'Impero aveva previsto che un bombardamento intensivo ai Londra, per stroncare la resistenza inglese, avrebbe dovuto durare 60 giorni, provocare 600.000 morti e il doppio di feriti: così, dopo il crollo della Francia, nel giugno 1940, nella capitale erano state preparate un milione di bare di cartapesta e un milione di permessi in bianco per le sepolture.

#### I rifugi Anderson

Ma i londinesi non temevano il bombardamento della loro città. Avevano fiducia nei palloni frenati e nei rifugi Anderson (piccole costruzioni con il tetto curvo e in lamiera di acciaio ondulata, simili a canili e capaci di proteggere sei persone dallo scoppio di una bomba caduta nelle vicinanze) che il governo aveva distribuito gratuitamente ad un milione e mezzo di famiglie nel sud dell'Inghilterra. A giugno, un referendum indetto dal *London County Council* su come comportarsi in presenza di una bomba incendiaria aveva rivelato che meno di un terzo della popolazione sapeva che cosa fare mentre gli altri non ne avevano la minima idea. Fra le risposte raccolte ce n'erano parecchie che dicevano: «Stendervisi sopra», «Mettersi la maschera antigas», «Consegnarla alla Difesa Civile» e, anche, «Lasciarla dov'è e correre via».

La gente era convinta che tutta quella preparazione in vista di un bombardamento aereo fosse soltanto uno spreco di denaro pubblico: uno degli addetti alla Difesa Civile narrerà che a Bethnal Green, mentre lui e i suoi compagni facevano addestramento nelle strade per imparare come soccorrere i feriti, i passanti si fermavano e ridevano a crepapelle. L'unico disagio sentito era quello dell'oscuramento notturno, così assoluto e così assurdamente severo che era vietato usare all'aperto le lampadine tascabili. In un mese, a Londra, si toccò la punta di 40 incidenti mortali quotidiani, tutti pedoni travolti di notte dagli autobus che viaggiavano a fari spenti.

I bombardamenti aerei del settembre rivelarono gravi difetti organizzativi. Malgrado il piano governativo di difesa, a Londra vi erano ancora 300.000 bambini che avrebbero dovuto essere sfollati da tempo, e non si sapeva dove mandarli.

Fiori, immediatamente, il mercato nero degli alloggi ed i prezzi salirono alle stelle: l'affitto di un appartamento nelle campagne attorno alla capitale costava 120.000 lire

italiane al mese. Ad ottobre le incursioni della Luftwaffe avevano trasformato già il volto di Londra, ridotta in alcuni punti ad un mucchio di macerie. Sebbene l'area della città fosse così vasta che a prima vista non ci si poteva rendere conto delle devastazioni avvenute, era difficile che una strada non portasse il segno di una bomba. Nei quartieri orientali, a Battersea, e nelle vie attorno a San Paolo, v'erano estensioni enormi di macerie senza uno stabile intatto. Holland House, Middle Temple Hall, la chiesa del Temple, la Stationer's Hall, la Camera dei Comuni, la stazione di Sloane Square, St. Lawrence Jewry e la Guildhall erano alcuni degli edifici totalmente o parzialmente rasi al suolo. Malgrado ciò le statistiche accertarono che circa il 60% della popolazione non si muoveva dal letto al momento delle incursioni.

Della parte restante, il 27% passava la notte nel suo rifugio casalingo, l'«Anderson»; il 9% ricorreva ai grandi bunker sotterranei, a quelli in mattoni costruiti lungo le strade e capaci di ospitare 40-50 persone, alle arcate delle ferrovie; il 4% andava nelle gallerie della metropolitana.

### Rifugiati in metropolitana

All'inizio, il governo tentò di impedire che i londinesi ricorressero alla metropolitana come ricovero antiaereo ma la gente, comprando il regolare biglietto di ingresso (che costava un pence e mezzo) acquistava il diritto di entrare nella stazione: una volta laggiù, vi rimaneva. Il Governo finì per tollerare, ma stabilì che l'accesso fosse consentito soltanto dopo le 16:30.

Bande di ragazzi, che in tempo di pace vivevano facendo la coda per prenotare i posti a teatro, cominciarono a fare altrettanto nelle stazioni della metropolitana: per una prenotazione il prezzo di circa 500 lire italiane era considerato alto ma non esorbitante. La gente arrivava con le masserizie e le valigette dei valori, e si stendeva a dormire sulla piattaforma lasciando libero uno spazio di un metro e venti, vicino ai binari, per i passeggeri che scendevano dai convogli. Alle 20:30 il servizio dei treni cessava: si abbassavano le luci e si toglieva la corrente dalla terza rotaia.

Era una vita scomoda e logorante, col vento che penetrava attraverso le gallerie, il fetore insopportabile, i pidocchi, il freddo pungente, il continuo pericolo. Le bombe, infatti, non risparmiavano neppure le stazioni: a St. Pancras una bomba attraversò 14 metri di terreno compatto, ad Holloway 13 metri, a Bounds Green 11. Alla Bank Station la strada crollò a causa di una mina aerea da una tonnellata. Un treno stava entrando nella stazione sotterranea, il macchinista venne ferito ed abbandonò i comandi. Benché bloccato dal freno automatico, il convoglio stritolò la gente scaraventata dalla piattaforma sui binari per lo spostamento d'aria: 111 morti.

Oltre ai gravissimi danni e alle vittime il Blitz tedesco causò disagi indescrivibili. Ogni mattina un milione di londinesi andavano al lavoro con i treni che non viaggiavano, le stazioni ridotte in rovina, gli autobus che spesso sparivano inghiottiti dai crateri aperti nelle strade mentre le donne facevano la coda per ritirare le razioni alimentari o prenotare il posto in rifugio. Al ritorno, talvolta, non trovavano più la casa o, peggio, i loro familiari erano stati uccisi. Tuttavia, dopo i primi momenti di sbandamento e di terrore, panico vero e proprio non vi fu mai. Quando l'8 settembre il Ministro MacDonald parlò agli abitanti del quartiere di Silvertown, duramente

colpito dalle bombe la notte innanzi, e disse che chi voleva sfollare avrebbe avuto il trasporto garantito e gratuito, soltanto tremila chiesero di andarsene da Londra.

### Morale alto

In tutto quel tempo dell'estate-autunno 1940 i Londinesi, pur travagliati da tante sciagure, non dovettero mai preoccuparsi della loro situazione alimentare, il razionamento funzionava bene; scarseggiavano soltanto le sigarette e, fatto misterioso, la carta igienica. Le bevande alcoliche non era difficile trovarle; mancavano invece i bicchieri ed i baristi chiedevano ai clienti di portarsi da casa i loro, i cinema chiudevano alle 21 e, più presto ancora, i caffè, perché correva la diceria che le bombe colpissero più facilmente i bar. Uno alla volta, i teatri del West End cessarono di funzionare, nessuno vi andava più. Resistette soltanto il teatro Windmill che basava i suoi spettacoli su belle ragazze in costumi ridottissimi o nude (ma, secondo la legge inglese, completamente immobili e in fondo al palcoscenico). Si aprirono, invece, decine di night-clubs con strani nomi come *Stelle* e *strisce*, *La foglia d'acero canadese* o *Il boschetto di noci di cocco*: avevano liquori della peggiore specie ma un servizio assicurato di taxi (in quei giorni introvabili) per riportare i clienti a casa.

Nel 1939 il rapporto del Comitato imperiale di emergenza per la Sanità Mentale aveva previsto che, in caso di bombardamenti aerei dell'Inghilterra, le malattie mentali avrebbero dovuto sorpassare quelle fisiche nella proporzione di 3 a 1, vale a dire che da tre a quattro milioni di persone, in Gran Bretagna, sarebbero state colpite da isterismo o da altre psiconevrosi acute. In realtà, almeno a Londra, durante il Blitz il numero dei ricoverati per malattie di nervi o turbe mentali diminuì, diminuirono anche i suicidi, l'ubriachezza calò del 50%. Aumentò solo la delinquenza minorile. Gang di ragazzi aggredivano i passanti approfittando dell'oscuramento, svaligiavano i bar sinistrati e penetravano nelle case bombardate per impadronirsi del denaro contenuto nei contatori del gas e della luce. La polizia condusse una lotta accanita contro questi predoni. Gli arresti di rapinatori a Londra, fra settembre ed ottobre, quasi raddoppiarono, passando dal 12 al 20,5%.

Fra i Londinesi, frastornati dai bombardamenti, dai cattivi sonni e dalle lunghe peripezie per andare ogni giorno al lavoro e trovare ogni sera un posto nel rifugio, circolavano voci tanto paurose quanto prive di fondamento: si diceva che i Tedeschi avrebbero usato un gas paralizzante o una «bomba al radium» (forse vaga eco delle ricerche che stavano conducendo gli scienziati atomici) o un ordigno che, toccando terra, liberava una molla gigantesca, lunghissima ed affilata che «se vi veniva addosso vi troncava le gambe o la testa o vi tagliava in due». Si parlava anche di false scatole di dolciumi e di bottiglie di whisky, con etichette inglesi, lanciate dagli aerei tedeschi e contenenti veleni e piccole cariche di esplosivo. Ma l'atmosfera generale, come notò il *Times*, «prima fu tesa, poi calma, infine rassegnata». C'era chi scriveva tranquillamente ai giornali lamentando che i cavalli, spaventati dallo scoppio delle bombe, «spezzavano i finimenti e costituivano un vero pericolo per i passanti». Flemmatico, il circolo di golf Saint Mellons aggiornava il suo regolamento. «Ogni giocatore che sbaglierà un colpo perché impressionato dallo scoppio di una bomba o dal tiro delle mitragliatrici, avrà diritto a ripeterlo».

A ragione, l'ambasciatore spagnolo in Gran Bretagna, sul finire di quel settembre, poteva riferire al proprio governo: «Dopo i massicci attacchi su Londra... il morale è ancora abbastanza alto. L'opinione pubblica ha subito molte oscillazioni e probabilmente fluttuerà ancora, ma per il momento sono tutti convinti che la guerra continuerà, e a lungo».

Giuseppe Mayda

## Luftwaffe e Royal Air Force a confronto

### La Luftwaffe

Sui territori occupati di Belgio, Olanda e Francia erano schierate per l'attacco all'Inghilterra due Luftflotten. Si trattava di un complesso di 1500 bombardieri e 1000 caccia, ai quali occorreva aggiungere i velivoli della 5ª Luftflotte che, seppure in numero assai minore, potevano intervenire nella battaglia partendo dalle basi della Norvegia per attaccare l'Inghilterra centro-settentrionale. Si trattava di reparti agguerriti e perfettamente addestrati. Nella Luftwaffe, l'unità più piccola era la *Kette* (sezione) composta di due apparecchi; due *Ketten* formavano una *Schwarme* (pattuglia). Tre *Schwarmen* costituivano una *Staffel* (squadriglia); almeno tre *Staffeln*, costituivano il *Gruppe* e infine, almeno tre *Gruppen* più una squadriglia comando formavano il *Geschwader* (stormo), l'unità base della Luftwaffe. Nell'ambito della Luftflotte, il *Geschwader* costituiva un'unità che operativamente e logisticamente era indipendente.

Nelle file dei bombardieri, al luglio del 1940 circa due terzi della forza erano costituiti da bimotori Heinkel He.111 e Junkers Ju.88; un terzo della linea era formato dai bimotori Dornier Do.17 e dai monomotori Ju.87 Stuka. La maggior parte della caccia impiegava i monomotori Messerschmitt Bf.109 cui si affiancavano circa 250 bimotori Bf.110. I caccia Bf.109 (nella Battaglia d'Inghilterra apparve la versione E) avevano un limite imposto dalla breve autonomia. Autonomia maggiore aveva il Bf.110, ma il bimotore si dimostrò ben presto scarsamente adatto ai compiti della scorta. Poco maneggevole, soccombeva di fronte alla maggiore agilità degli Spitfire e degli Hurricane, e finì col dover essere impiegato per le missioni di attacco a bassa quota.

Anche i Bf.110 vennero ben presto muniti di serbatoi supplementari, specialmente quelli che operavano dagli aeroporti della Norvegia.

### Il Fighter Command

All'epoca della Battaglia d'Inghilterra, la difesa aerea delle isole britanniche era stata da qualche anno riorganizzata e posta alle dipendenze del Fighter Command, il Comando Caccia. Nella sede-comando, a Bentley Priory, l'Air Marshal sir Hugh «Stuffy» Dowding aveva alle sue dipendenze quattro gruppi di caccia, le artiglierie contraeree, i palloni di sbarramento e tutta la complessa rete operativa che sfruttava

l'aiuto fornito dalle stazioni di avvistamento radar e coordinava le azioni di intercettazione messe in atto da singoli comandi della caccia. Ogni gruppo aveva il compito di difendere un ben definito settore dell'isola. Sia gli Spitfire che gli Hurricane dettero buona prova; più arrampicatore e agile lo Spitfire, ma manovriero e robusto lo Hurricane (leggermente inferiore al primo per finezza e velocità). Date queste caratteristiche dei due velivoli, nel luglio il Fighter Command emanò una raccomandazione ai settori dipendenti consigliando di impiegare di norma gli Spitfire per contrastare i caccia tedeschi e gli Hurricane per attaccare i bombardieri. La prevalenza numerica degli Hurricane, lo slancio dei piloti e il fatto che fossero loro a scompaginare, di norma, le formazioni attaccanti, fece sì che nell'autunno del 1940, la proporzione di abbattimenti di velivoli tedeschi risultasse favorevole agli Hurricane per 2 a 1 nei confronti degli Spitfire. Altri velivoli impiegati dagli Inglesi furono il bimotore Bristol Blenheim e il Gloster Gladiator. Il primo operò in sette reparti da caccia, dando scarsi risultati (a dimostrazione che, come per il tedesco Bf.110, la formula bimotore per la caccia non era ancora matura) e finendo per passare progressivamente nelle file del Bomber Command. Il secondo fu l'ultimo caccia biplano usato dagli Inglesi nella guerra. Alla Battaglia d'Inghilterra partecipò solo simbolicamente, equipaggiando due unità e venendo impiegato solo in crociere protettive.

## Townsend e Galland, le Aquile del «grande circo»

### Peter Townsend

«Quanti anni aveva al tempo della Battaglia d'Inghilterra?»

«Venticinque. Il limite d'età per un comandante di squadrone com'ero io, era di 26. I comandanti tedeschi erano molto più vecchi, avevano 32, 35 anni, ed ovviamente avevano molta più esperienza di noi, esperienza di volo, ma penso che il fatto che noi fossimo tutti molto giovani ci dava un morale altissimo, e il generale Montgomery diceva che il morale è tutto»

«Perché si era arruolato nell'aviazione?»

«Semplicemente per la passione. Decisi di entrarvi quando avevo quattordici anni. In precedenza mi ero interessato e mi ero entusiasmato molto della navigazione per mare, ma quando da ragazzo vidi un aereo e vi salii per la prima volta presi la mia decisione. Ho scoperto che i Tedeschi, i giovani tedeschi contro cui combattevamo davano esattamente la stessa spiegazione: non era alla guerra che pensavamo»

«Qual era lo stato d'animo vostro in quei momenti drammatici?»

«Penso che avessimo soprattutto dei forti sentimenti patriottici. Non vorrei rischiare di sembrare troppo romantico, ma quando si è cresciuti in un paese, nel proprio paese, e in particolare in Inghilterra, perché è una piccola isola ed è più facile amarla, è una specie di amore assicurato, un amore molto intenso. Non potevamo credere che sarebbe stata sconfitta»

«E la gente che cosa pensava? Aspettavate lo sbarco dei Tedeschi?»

«Alcuni sì. Alcuni erano addirittura impazienti che avvenisse. Tra questi c'era anche Winston Churchill, che si dichiarava interessato all'idea di un'invasione: infatti disse al generale Vegan, che gli chiedeva cosa mai avrebbe fatto se i Nazisti fossero arrivati, che i suoi esperti gli avevano mostrato che la Marina e l'Aviazione avrebbero affondato e distrutto la maggioranza delle forze di attacco durante il tentativo d'approdo, e quelli che fossero riusciti a trascinarsi fino alla spiaggia vi sarebbero caduti»

«Qual era il rapporto delle forze tra voi e la Luftwaffe?»

«La Luftwaffe aveva all'incirca 2400 aerei di tutti i tipi, caccia, bombardieri e bombardieri in picchiata. Noi avevamo 600 caccia, ma mai più di 250 si trovavano in cielo contemporaneamente»

«Quanto durò l'attacco dei caccia di Galland?»

«I caccia di Galland per la verità non ci preoccupavano a priori, perché avevano fatto delle incursioni senza praticamente incontrare opposizione e quindi pensavano di avere già vinto la guerra, ma il nostro obiettivo era di distruggere i bombardieri»

«Com'erano gli aviatori tedeschi?»

«Molto in gamba, forse non come noi...! Erano ottimi piloti e li ammiravamo: erano molto duri e combattivi»

«Come vivevate? Racconti una di quelle giornate»

«Era una vita splendida in realtà, fino a quando durava, e purtroppo per molti di noi non durò molto. Quando entrai in aeronautica nel 1935, nel mio primo squadrone di caccia, molti dicevano che la Royal Air Force era il più bel club aeronautico del mondo. Durante la Battaglia d'Inghilterra conducevamo una vita piuttosto bucolica: gli aeroporti erano costruiti su prati e quindi eravamo molto a contatto della natura, ascoltando il canto degli uccelli, guardando il cielo. È per questo che dicevo che era veramente una esistenza meravigliosa: eravamo molto vicini alla terra, e ad una terra che amavamo perché era terra inglese»

«Quanti scontri ha sostenuto, e quanti avversari ha abbattuto?»

«Non potrei dirle esattamente quanti combattimenti ho affrontato. Credo che mi abbiano attribuito una dozzina di vittorie. Ma questo mi induce a spiegare che a quel tempo trovavo piuttosto stupido tenere il conto dei propri successi perché, per esempio, se portavo il mio squadrone di dodici aerei contro una formazione tedesca ed abbattevamo per esempio sei apparecchi avversari, ciascuno di noi aveva mezzo aeroplano, se ne abbattevamo tre ciascuno di noi aveva un quarto di aeroplano. E questo mi sembrava decisamente ridicolo. Dicevo ai miei piloti che l'obiettivo era di vincere la battaglia e non di mettere segni sulla carlinga»

«Qual è il duello che ricorda di più?»

«È difficile rispondere, perché ne ricordo tre o quattro, ma ho in mente soprattutto le due volte in cui fui abbattuto. La prima fu sul Mare del Nord. In seguito incontrai l'uomo che aveva cercato di uccidermi, una persona deliziosa. Fui molto fortunato ad essere raccolto. Questo è un episodio che ricordo, e che pur essendo drammatico presentò anche degli aspetti divertenti. Fui salvato da un peschereccio; "Il diavolo mi porti", gridò minaccioso un marinaio, "se non è uno di quegli stronzi di Tedeschi". Senza esitare un attimo trovai la forza di rispondergli: "No, sono soltanto uno stronzo di Inglese". Poi c'è stata una seconda caduta. Mi colpirono in uno scontro molto più

duro, e penso di essere stato fortunato a cavarmela. Fui ferito, e quello che mi è rimasto in mente in particolare è la lotta disperata che ingaggiai con un gran numero di Messerschmitt. Fui centrato, e dovetti lanciarmi col paracadute. Quando toccai terra mi portarono in un *pub*, un piccolo locale che si chiamava *The Royal Oak*, la quercia reale, in un villaggio del Kent, e la gente era davvero meravigliosa; avevo l'impressione di avere giocato tra i miei una partita di football. Mi offrirono da bere, era davvero una lotta tra uomini»

«Che qualità occorrono per essere un buon aviatore da caccia?»

«Direi prima di tutto un'ottima vista. Deve essere capace di vedere il nemico anche se non c'è. Deve essere capace di distinguere il minimo puntino nel cielo e di non perderlo di vista, perché potrebbe rivelarsi un avversario. Deve avere i riflessi prontissimi e, se mi perdona l'espressione, gli occhi nel sedere, perché bisogna sapersi guardare alle spalle, non c'è nessuno che ti aiuta. Deve essere capace di manovrare bene, di padroneggiare il proprio aereo nelle situazioni difficili per saperne uscire. Penso che debba anche avere una disposizione al buonumore: noi diciamo un "fighting pilot", un pilota da combattimento, ma in francese si dice "chasseur", cacciatore, e deve avere appunto questo istinto. Ed infine, naturalmente, deve mostrarsi in grado di sparare molto bene»

«C'è odio tra due che si sparano in cielo?»

«Mai nel mio caso, e penso comunque in pochissime circostanze. Un mio camerata ha espresso lucidamente quello che si prova in quei momenti, credo: "Non si tira ad una persona, ma si punta ad una cosa". Vi sono state delle eccezioni, purtroppo»

«Cosa pensava dei Tedeschi?»

«Per quanto riguarda i Nazisti, per quelli che Churchill ha sempre chiamato educatamente gli "Heil Hitler", tutto il male possibile; pensavamo che erano dei bravacci, e nessuno apprezza un bandito, e che quello che avevano fatto era disgustoso, e ritengo che questo ci spinse a darci dentro più accanitamente. Per quanto riguarda il popolo, non mi pare che avessimo nessun impeto di odio. Detestavamo coloro che volavano sulla nostra terra, pensavamo che non avevano nessun diritto di trovarsi lassù: li consideravamo degli invasori da respingere»

«Che cos'è la paura?»

«Penso che quando si vola, sia un elemento necessario. Certe persone dicono di non sapere cosa sia, ma è un atteggiamento pericoloso. È necessario avere questo freno condizionatore; se il morale è buono penso che l'inquietudine o lo spavento non lo alterino, ed era proprio il nostro caso. È solo più tardi, quando si è molto stanchi e sopravviene la sfiducia, che si conosce quell'istinto basso e terribile che è lo sgomento»

«Cosa si prova quando si vede un avversario precipitare?»

«Quando si abbatte un apparecchio devo ammettere che si è contenti, perché è una scelta inevitabile: o la tua pelle o la sua. Ma penso che a parte questa differenza, amico o nemico, dispiaccia sempre vedere cadere un aeroplano. È abbastanza strano che anche quando tutto era finito, uno degli incubi peggiori che avevo era la visione di un caccia che andava giù. Me ne restavo immobile limitandomi a gridare: "Salta, salta, salta!". Si vorrebbe sempre che spuntasse un paracadute: qualche volta succede. È triste vedere cadere un uccello»

«Quali sono stati i meriti di Dowding, il vostro comandante, e le qualità di Galland, il più popolare asso di Hitler?»

«Penso di doverla correggere, se permette, poiché in effetti non è possibile nessun tipo di confronto tra Dowding e Galland. Galland era un comandante di unità, un tattico, un ottimo capo, un ottimo pilota. Dowding era un professionista di primissimo ordine. Dowding era il nostro superiore in capo: e Galland non lo diventò mai. Dowding era uno molto in gamba, praticamente aveva vinto la Battaglia d'Inghilterra prima che cominciassero le operazioni; lottò strenuamente contro i conservatori e contro la gelosia dei suoi colleghi [...]

«Ha poi conosciuto qualcuno dei suoi nemici di allora?»

«Sì, due soprattutto: un operatore radio che si trovava su un bombardiere che avevo abbattuto, lo vidi in Germania, è molto espansivo, un tipo amabile, e si rende conto che anche se io cercavo di ucciderlo e lui tentava di farmi fuori, in realtà tutti e due sparavamo ad un aeroplano. Ho conosciuto anche quello che mi fece fare un bagno nel Mare del Nord e che mi disse: “Sono stato felice di toglierla di mezzo, ma sono ancora più felice di ritrovarla vivo e in buona salute”»

«Che cosa crede abbia rappresentato l'estate del 1940 per l'Inghilterra e per il Reich?»

«Per noi, e se posso esprimermi così, anche per il resto del mondo civile, quell'assalto respinto non fu decisivo per la vittoria degli Alleati, ma certamente impedì il successo dei Nazisti. Fu la prima sconfitta di Hitler. Il 19 luglio si trovava all'Opera Haus a Berlino e ci intimò di arrenderci, dicendo che era l'ultima opportunità che ci offriva. Prima ancora che Churchill potesse rispondergli, i giornali della sera e la BBC avevano già detto di no. Cinque anni più tardi il Führer si suicidava a poche centinaia di metri da quello stesso edificio»

«Quanti dei suoi camerati sono sopravvissuti?»

«Credo che complessivamente cinquecento o seicento siano stati uccisi. Posso fornire un documento: a metà della lotta, verso il 19 di agosto, col mio squadrone cambiammo base. Portai con me a Croydon venti piloti e dopo due settimane quattordici erano stati abbattuti, e due per due volte, dunque sedici apparecchi su venti perduti. Alcuni morirono, altri furono feriti»

«Che cosa le è rimasto dentro?»

«Una grande, meravigliosa esperienza: vivere e morire, vivere molto vicini e morire uno accanto all'altro. Sono uno dei pochi che ce l'hanno fatta, e qualche volta mi domando se è stata davvero una fortuna»

### Adolf Galland

«Generale Galland, quando era un giovane ufficiale, lei partecipò ad un corso di addestramento presso l'Aeronautica italiana: che cosa ricorda di quel tempo e di quella esperienza?»

«Giusto; se ben ricordo, era il 1934. Eravamo a Grottaglie. Gli accordi erano stati presi tra Göring e Balbo. Probabilmente già allora esistevano difficoltà linguistiche. Comunque gli Italiani pensavano che noi fossimo principianti. Ci è voluta una settimana prima che noi riuscissimo a spiegare ai nostri istruttori che volevamo partecipare a un corso di perfezionamento»

«Il primo combattimento con i caccia lei lo fece durante la Guerra di Spagna. Fu la prova generale?»

«In un certo senso sì, ma d'altra parte fu anche un aiuto per Franco. Si trattava soprattutto di un collaudo tecnico degli apparecchi»

«Secondo lei quali sono le qualità che un pilota da caccia deve possedere?»

«Innanzitutto velocità di riflessi: in secondo luogo occhio buono e una perfetta percezione tridimensionale. Quindi disciplina e impegno»

«Il 12 maggio 1940 lei ebbe il primo duello aereo e abbatté il suo avversario. Cosa si prova quando si abbatte il nemico?»

«Prima di tutto ci si sente contenti quando si vede uscire il pilota col paracadute. Non vi è mai il desiderio di uccidere, ma esiste soltanto la volontà di abbattere l'aereo»

«E come ha combattuto l'Aviazione tedesca nel cielo d'Inghilterra?»

«È stato un combattimento duro. Era una lotta che si combatteva sopra un'isola difesa da un nemico molto deciso. Gli Inglesi erano dei nemici molto forti e molto coraggiosi. Noi dovevamo continuamente ritirarci sul mare e un vero pilota da caccia, come si sa, ha molta paura dell'acqua»

«E come hanno combattuto gli Inglesi? C'erano due tattiche diverse?»

«Naturalmente, c'erano tattiche molto diverse. Gli Inglesi preferivano la formazione chiusa, mentre noi, sulla base dell'esperienza fatta in Spagna, volavamo già in una formazione molto più aperta. Gli Inglesi combattevano a squadriglie; noi come minimo in gruppi, cioè con tre squadriglie contemporaneamente e quindi già allora coprivamo una zona molto più ampia. In seguito anche gli Inglesi hanno adottato formazioni grandi e più aperte come le nostre»

«Townsend ha detto che voi eravate tecnicamente più validi, ma non così intraprendenti come gli Inglesi. Lei cosa ne pensa?»

«Non penso che questo corrisponda completamente alla verità. Gli Inglesi combattevano con accanimento. Noi, come le ho detto, combattevamo su un'isola nemica. Oltre all'aviazione britannica dovevamo tenere a bada anche la contraerea. Vorrei dire da entrambe le parti non è certo mancato il coraggio»

«Cosa avevano gli aerei inglesi che i vostri non avevano?»

«Gli aerei inglesi, sia gli Hurricane che gli Spitfire, erano molto più manovrabili; erano più docili nella guida dei nostri, mentre noi avevamo altri vantaggi che erano costituiti da una maggiore potenza di accelerazione, da una velocità un po' superiore. Gli Inglesi prediligevano una disposizione anteriore delle armi; avevano molte armi di piccolo calibro, mentre noi avevamo collocato le nostre armi nella parte centrale dell'aereo e miravamo su un obiettivo specifico»

«Che tipo di aereo aveva lei? Quali erano le qualità e quali i difetti?»

«Allora, nella Battaglia di Inghilterra noi usavamo i Messerschmitt 109. I vantaggi erano costituiti dal fatto che questi apparecchi raggiungevano velocità più elevate e soprattutto avevano un motore non a carburatore ma a iniezione. Se ad un motore a carburatore si imprime un'accelerazione negativa, cioè tutti quei movimenti che si fanno con le ruote tirate in dentro, il motore a carburatore si blocca. Quando noi eravamo in posizione di inseguimento gli Inglesi cercavano di sfuggire in picchiata. [...] D'altra parte quando eravamo noi ad essere inseguiti, preferivamo non scegliere il combattimento basato su molte virate, perché gli Inglesi avevano la possibilità di volare con un raggio di virata molto più ristretto. Ma noi scendevamo di quota e

questo forse ha portato Townsend a pensare che noi fuggissimo. Noi ci abbassavamo semplicemente per poi riprendere quota»

«Il 24 settembre 1940 lei festeggiò la sua quarantesima vittoria e venne decorato. Fu allora che cominciarono i suoi dissensi con Göring?»

«Già prima. Già prima con Göring abbiamo avuto diversi contrasti. Una volta durante la Battaglia di Inghilterra ci aveva rimproverati aspramente perché non facevamo una buona scorta ai bombardieri, perché avevamo la tendenza ad abbattere noi stessi gli aerei avversari. E per quasi un'ora rimproverò pesantemente diversi capi di squadriglia da caccia, me compreso. Alla fine, ci disse: "Non voglio soltanto insultare. Cosa posso fare per voi?" e poi chiese a Moelders cosa poteva fare per la sua squadriglia. E Moelders gli rispose che voleva avere motori più potenti. E Göring disse che glieli avrebbe dati. Poi chiese a me la stessa cosa. Ed io gli risposi: "Per favore Reichsmarschall, faccia equipaggiare la mia squadriglia con gli Spitfire". Certo questa era una battuta molto impertinente, ma in fondo giustificata dal fatto che gli apparecchi inglesi erano migliori per i voli di scorta grazie alla maggiore capacità di virata. Questa è stata la prima grande disputa. E da allora praticamente Göring, con una breve interruzione nel periodo dei nostri successi in Russia, ha sempre attaccato i caccia, li ha sempre umiliati e questo ha portato ad una spaccatura sempre più grande ed ha progressivamente inasprito i rapporti fra di noi»

«La Luftwaffe avrebbe potuto distruggere gli Inglesi a Dunkerque?»

«No. I fatti lo hanno dimostrato. Ancora oggi rimane un mistero il motivo per cui Hitler ha fermato l'operazione. Personalmente credo che volesse dare agli Inglesi la possibilità di salvare almeno gli uomini per poi poter trattare la pace. Infatti nemmeno Hitler sapeva come doveva portare avanti la guerra contro la Gran Bretagna. E allora Göring, con i successi dei caccia nelle guerre lampo, era diventato così arrogante e presuntuoso che aveva detto: "Mein Führer, a questo ci penso io con la Luftwaffe". Come del resto ha fatto poi in seguito anche a Stalingrado»

«Il Führer si intendeva di problemi aeronautici?»

«Pochissimo. Hitler pensava soltanto in termini di offensiva. E di conseguenza ha sempre dato la preferenza ai bombardieri. Non ha mai riconosciuto o voluto riconoscere che per un impiego razionale dei bombardieri la superiorità nell'aria è la cosa principale, e questa superiorità nell'aria è una cosa che si conquista coi caccia, oppure mandando i bombardieri sugli aeroporti e sulle fabbriche di aerei»

«Göring una volta ha detto: Galland è un tremendo disfattista, perché lei diceva sempre la verità al Führer»

«Göring non diceva che io ero disfattista perché dicevo la verità a Hitler. Diceva: Galland è un disfattista e per di più manifesta il suo spirito corrosivo anche a Hitler»

«E Hitler diceva di lei che lei era il diavolo in cielo. Quali di questi due giudizi preferisce sentire?»

«Be', diavolo in cielo non è molto lusinghiero. Diavolo del cielo va già meglio e non sono nemmeno un dannato pessimista. Sono un uomo che ama la verità e che la dice»

«E fra i suoi nemici chi stimava maggiormente?»

«A dire il vero il comandante di squadriglia Bader: volava con due gambe di legno, abbatteva, riusciva ad avere un'energia pazzesca. Fu buttato giù dalla mia squadriglia. Lo invitai poi a prendere il tè; e il fatto che le sue protesi durante la caduta fossero state danneggiate non gli impedì due giorni dopo di tentare la fuga»

«Quante volte è stato colpito?»

«Sono precipitato due volte in Spagna, e sono stato abbattuto tre volte anche in Francia e nel cielo della zona bianca, due tuffi in un'unica giornata»

«Lei ha vinto 104 scontri aerei. Quale ricorda meglio?»

«Meglio di tutte ho in mente una giornata di fine estate del 1941 quando in una prima operazione abbattei un bombardiere e poi ne colpì un secondo e in seguito fui buttato a terra da uno Spitfire di una squadriglia di scorta. In qualche modo riuscii ancora ad allontanarmi e ad atterrare sulla pancia; e nel pomeriggio vi fu un'altra incursione; io ripartii per affrontare un gruppo che avanzava. Noi eravamo soltanto in due, e nel volo di avvicinamento ci siamo visti improvvisamente davanti una formazione di caccia. Allora sono riuscito ad abbatterne uno ma pochi secondi dopo un altro mi ha colpito perché non l'avevo visto. Gli ero passato accanto senza notarlo. Il pilota dello Spitfire beccò il mio aereo che nel giro di pochi secondi si trovò in fiamme. Ho avuto grossissime difficoltà ad uscire dall'abitacolo che bruciava, ed ho proprio pensato che fosse la fine. Poi improvvisamente mi sono sganciato e sono riuscito ad aprire il paracadute. L'operazione seguente fu anch'essa molto critica, perché avevamo appena montato una piastra metallica di blindatura, e nella fretta della partenza non me la sono ricordata, ho chiuso il tetto e ho battuto la testa. E ho detto al mio meccanico che ne avremmo parlato in seguito»

«Non ha mai avuto paura?»

«Sì, molta paura, moltissima paura. Io penso che chi non ha paura non può neppure essere coraggioso. Il coraggio infatti significa il superamento dello sgomento naturale. Un uomo che non ha paura è semplicemente incosciente»

Enzo Biagi

### Entra in scena il radar

La genesi in Gran Bretagna del radar, la prima delle «armi segrete» della Seconda Guerra Mondiale

*«Una invenzione che ha trasformato la guerra»: con questo titolo, nell'ottobre 1943, il Collier's Magazine pubblicava negli Stati Uniti un articolo di Donald Wilhelm sul radar: fino allora il radar (chiamato, anzi, «la radar») era stato un'arma segreta, circondata dal massimo mistero.*

Nel 1940 i piloti dell'Aviazione britannica, per quanto inferiori di numero nel rapporto di 1 a 10, inflissero a Hitler la sua prima disfatta. Falliti i suoi tentativi di distruggere la RAF e i suoi aerodromi con attacchi diurni, Hitler si rivolse al bombardamento notturno delle città. Ma «i pochi», come li chiamò Churchill, riuscivano a scovare i grossi bombardieri nell'oscurità a qualsiasi quota. L'allarme veniva dato abbastanza in tempo, in modo che un numero relativamente esiguo di apparecchi dispersi su molti campi potevano intercettare i velivoli nemici, ovunque e da qualunque direzione essi attaccassero.

Tanto grande fu il numero di apparecchi tedeschi abbattuti che Hitler dovette confessarsi vinto. Agenti segreti nazisti tentarono disperatamente di svelare il mistero delle difese aeree britanniche. Se nel 1935, quando erano liberi di vagare a loro piacimento per l'Inghilterra, avessero preso un pacifico viottolo della campagna inglese presso Daventry, avrebbero scoperto quanto volevano.

All'alba di un giorno di marzo un autocarro vecchio e scassato si trovava laggiù, fermo sul ciglio della strada gelata. Nel cielo, un velivolo della RAF appariva e spariva continuamente. Nell'autocarro c'erano due assistenti di laboratorio, due giovani donne di quelle che sanno tenere un segreto, ed uno Scozzese tarchiato, dagli occhi scuri dietro gli occhiali, un uomo di 43 anni: era questi Robert Alexander Watson Watt (ora Sir Robert), uno scienziato inglese, inventore e meteorologo. Erano presenti molti altri fisici e tecnici. Tutti costoro osservavano con estrema attenzione alcuni strumenti improvvisati alla buona: infine tirarono un sospiro di sollievo e scambiarono degli eccitati commenti. L'esperimento era riuscito! I nuovi strumenti, per quanto primitivi, potevano registrare l'avvicinarsi di un velivolo e seguirlo ovunque andasse.

Così nacque in Inghilterra *la* radar, la regina delle armi segrete di questa guerra, quell'arma che vinse la battaglia per la Gran Bretagna. Gli Stati Uniti possedevano già un dispositivo abbastanza avanzato per la radio-individuazione, ma a quell'epoca l'America e la Gran Bretagna non si scambiavano i propri segreti militari.

Due anni più tardi l'apparecchio inglese veniva prodotto giorno e notte, in uno stabilimento dai cancelli sbarrati. Quei pochi che sapevano a cosa servisse non ne parlavano che in termini convenzionali. Fu uno dei segreti più gelosamente custoditi della guerra.

## La verità su Coventry

[I retroscena dell'operazione con cui la RAF doveva sventare l'attacco aereo tedesco sulla cittadina inglese](#)

*Nel tardissimo pomeriggio del 14 novembre cinquecento bombardieri Dornier e Heinkel si diressero su Coventry, «la piccola Essen» inglese, così chiamata per le sue fabbriche d'armi. L'attacco durò undici ore, dal tramonto all'alba.*

*Un migliaio di case vennero rase al suolo, altre 32.000 sinistrate. Ventuno fabbriche furono colpite: della celebre cattedrale del XIV secolo, al termine dell'incursione rimasero soltanto poche mura annerite e la famosa guglia di Wren. I morti furono 554, i feriti 2500.*

*Negli anni seguenti si disse che gli Inglesi avevano saputo che stava per essere scatenata una incursione su Coventry ma, poiché l'informazione giungeva dalla decifrazione dei messaggi segreti trasmessi dai Tedeschi, il Governo britannico aveva preferito, per non tradirsi, non fare praticamente nulla per proteggere la città. Sulla vicenda il giornalista inglese Henry Stanhope ha pubblicato sul The Times, nell'agosto 1976, questo interessante articolo.*

È durata anni la controversia sull'incursione aerea della Luftwaffe che distrusse Coventry. [...] La polemica era nata da una versione secondo cui l'allora Primo Ministro Winston Churchill avrebbe saputo in anticipo dell'incursione, ma, per ragioni strategiche, avrebbe fatto poco o nulla per preparare la difesa della città. Lo spionaggio inglese avrebbe avuto notizia dell'Operazione «Sonata al chiaro di luna» (il nome tedesco in codice) perché la macchina per decifrare, *Ultra*, aveva infranto il segreto dei codici tedeschi. Ma Churchill, pur con la morte nel cuore, avrebbe deciso di non farne nulla perché la cosa più importante era di non far capire ai Tedeschi che Londra era in grado di decifrare i loro codici.

Tutto ciò è stato smentito da Norman Evans, vice conservatore del *Public Records Office*, nel bollettino del Royal United Service Institute. I Tedeschi, secondo Evans, riuscirono ad eseguire la loro «Sonata al chiaro di luna» fino al più amaro finale, non già per deliberata decisione del Governo britannico, ma grazie ad una «svista» assai più banale e all'inadeguatezza dell'aviazione britannica. Le ricerche di Evans negli archivi del Ministero dell'Aeronautica inglese portano alla conclusione che l'informazione data da *Ultra* era esatta, ma in questa occasione non attendibile.

I segnali intercettati e interpretati dall'ingegnosa macchinetta informavano, correttamente, il servizio informazioni dell'Aviazione inglese sul pericolo di una pesante incursione tedesca tra il 15 e il 20 novembre, ma non facevano riferimento a Coventry. Vi erano elencate quattro zone come obiettivo, tutte nel sud-est dell'Inghilterra. Una riguardava Londra città e la regione Harwich-Ipswich; un'altra comprendeva l'area tra Windsor e Gravesend, Westerham e Leatherhead attraverso St. Albans ed Epping; una terza ipotesi prevedeva l'area intorno a Farnborough, Reading e Maidenhead; la quarta comprendeva Rochester, Faversham e Sheerness.

Con ciò non si vuole dire che non fosse mai stata fatta alcuna allusione a Coventry. Un pilota della Luftwaffe, catturato il 9 novembre, era stato sentito raccontare al suo compagno di cella che era previsto un grosso bombardamento tedesco nello stesso periodo di novembre contro Coventry e Birmingham. [...]

La RAF predispose il suo contro-piano, chiamato in codice «Acqua fredda». Riguardava il Comando Bombardieri, il Comando Costiero e quello dei Caccia; dovevano essere utilizzati tutti i caccia notturni disponibili. Tuttavia, non soltanto la RAF fu tratta in inganno sull'obiettivo dell'incursione ma capitò anche uno di quei banali equivoci che spesso perdono una nazione in guerra. Un promemoria del servizio informazioni dell'Aviazione prevedeva che l'incursione sarebbe avvenuta il 15 novembre (in coincidenza con la luna piena) o nella notte più favorevole, quanto a luce lunare, dopo quella data. Non chiarì tuttavia che la luna piena sarebbe stata alle 3:25 del mattino del 15 novembre. La RAF interpretò «15 novembre» come la notte di quel giorno, con il risultato che i piani difensivi furono predisposti per 24 ore più tardi.

La RAF distribuì comunque le proprie forze secondo il piano «Acqua fredda» non appena divenne evidente, il 14 novembre, che la Luftwaffe si stava dirigendo verso le contee centrali. [...]

Gli attacchi preventivi contro i campi d'aviazione tedeschi, [...] avevano avuto d'altronde scarso successo. Benché Sir Charles Portal, capo di Stato Maggiore

dell'Aeronautica, cercasse di affrontare i fatti con disinvoltura il giorno dopo, gli sforzi inglesi per difendere Coventry furono così «un quasi totale fallimento».

Come *Ultra* abbia fallito nell'identificare l'obiettivo dell'incursione tedesca, confondendo la RAF, rimane un mistero. Può darsi che i Tedeschi non avessero le idee chiare circa l'area da colpire; può darsi (ma è improbabile) che abbiano dato false informazioni per ingannare lo spionaggio inglese.

Comunque sia andata, l'operazione intesa ad evitare la «Sonata al chiaro di luna» restò allo stato di buona intenzione [...].

## Galland si confessa

I limiti della «filosofia» d'impiego delle proprie forze alla base dell'insuccesso della Luftwaffe sull'Inghilterra

*Adolf Galland, uno dei protagonisti dei «Giorni delle Aquile» e uomo di primissimo piano della Luftwaffe per tutta la durata della guerra, oggi generale in pensione dell'Aviazione della Repubblica federale tedesca, ha tracciato in un suo libro un'analisi dei motivi della sconfitta dell'Aviazione tedesca nella Battaglia d'Inghilterra.*

Nella concezione strategica dominante in Germania, la Luftwaffe doveva essere uno strumento d'attacco. Perciò aveva soprattutto bisogno di bombardieri. Se questi bombardieri, distruggendo di sorpresa l'Aviazione nemica al suolo, non avessero, contro le previsioni, potuto conquistare il dominio dell'aria necessario all'attacco, le incursioni dei bombardieri si sarebbero dovute, forzatamente, compiere con la protezione dei caccia. Ma ciò era previsto soltanto come una eventualità sfavorevole, poiché ne sarebbe derivata una riduzione del raggio d'operazione dei bombardieri e la Luftwaffe avrebbe certamente perduto il suo carattere di strumento d'attacco strategico e risolutivo della guerra.

Non deve perciò fare meraviglia che tra i 1941 aerei da guerra prodotti (secondo i documenti ufficiali del Comando supremo tedesco) nel 1939 non vi fossero che 449, cioè circa un terzo, apparecchi da caccia. Questa proporzione si era, nel successivo anno 1940, spostata ancora di più, a pregiudizio dei caccia. Su 6618 aerei da guerra soltanto un quarto circa, cioè 1693, erano apparecchi da caccia. La situazione era inoltre aggravata dal fatto che l'Aviazione da caccia era relegata in seconda linea non soltanto per il materiale, ma anche per il suo personale. Gli effettivi di base di cui disponeva Göring nel 1933, quando venne iniziata la ricostituzione dell'intera Luftwaffe, constavano in tutto di trecento piloti da caccia e di un paio di dozzine di ricognitori, in parte provenienti dalla Prima Guerra Mondiale, salvati attraverso l'esercito clandestino, ed in parte da elementi nuovi istruiti posteriormente. Da questi si dovettero scegliere anzitutto i comandanti degli apparecchi della specialità bombardieri; poi, quando vennero costituiti i reparti di Stukas, gli effettivi dei piloti da caccia subirono un nuovo salasso. Dal 1938 in poi Göring creò delle formazioni

d'assalto che, armate con i Me.110 bimotori, dovevano avere una maggiore capacità di penetrazione, cioè una maggiore autonomia, e diventare l'*élite* operativa della Luftwaffe. E, ancora una volta, i migliori elementi dovettero essere ceduti dalla specialità caccia. [...]

L'aereo d'assalto era sorto perché era stato riconosciuto uno degli inconvenienti del Me.109, cioè la troppo limitata autonomia che ne restringeva il raggio d'azione. Certo si sarebbe fatto meglio a concentrare ogni sforzo per l'eliminazione di questi svantaggi nell'ulteriore produzione degli apparecchi da caccia, anziché creare una nuova specialità la quale, date le ristrette possibilità tecniche e umane che si avevano, non poteva operare che a spese dei caccia, e costituiva, inoltre, l'attuazione tecnica meno felice di un concetto operativo di per sé esatto. Così il Me.110 d'assalto non fu una soluzione del problema. Il suo rendimento in volo era inferiore a quello di tutti i moderni aerei da caccia. La sua velocità massima per esempio era, con i suoi 460 chilometri orari, inferiore di circa cento chilometri a quella degli Spitfire. A ciò si aggiungevano tutti gli inconvenienti caratteristici di un apparecchio grosso e pesante nel combattimento aereo: scarsa maneggevolezza, lentezza d'accelerazione, vasta superficie di bersaglio, facile riconoscibilità a grandi distanze. Tutti questi inconvenienti si manifestarono in maniera decisiva [...] durante la battaglia aerea per l'Inghilterra. [...]

da Adolf Galland, *Il primo e l'ultimo*, Longanesi 1958, pp. 120-123.

## Bombe italiane sull'Inghilterra

Reparti della Regia aeronautica prendono parte nell'autunno 1940 ai bombardamenti sulla Gran Bretagna

*Nell'agosto 1940 Mussolini e Hitler decisero la costituzione e l'invio in Belgio di un corpo di spedizione aereo italiano per le azioni contro l'Inghilterra. L'idea era stata del duce; il Führer, a quanto sembra, l'accettò malvolentieri. Lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica – anche in considerazione della cattiva stagione cui si andava incontro e per evitare lo sparpagliamento delle forze aeree italiane – espresse parere sfavorevole. Il 10 settembre 1940, comunque, venne costituito in Belgio il C.A.I. (Corpo Aereo Italiano) col compito specifico di bombardare la Gran Bretagna.*

*Il colonnello pilota Sebastiano Licheri, docente di storia dell'aviazione all'accademia aeronautica di Pozzuoli (Napoli), nel libro L'arma aerea italiana nella Seconda Guerra Mondiale (Mursia, Milano 1976) dedica un capitolo a questa vicenda.*

Nel settembre 1940 veniva costituito nel territorio della 1<sup>a</sup> Squadra il Corpo Aereo Italiano (C.A.I.) così formato:

- Comando del C.A.I. con relativa Intendenza;
- Comando bombardamento C.A.I.;

- 13° Stormo BT su velivoli BR.20;
- 43° Stormo BT su velivoli BR.20;
- 56° Stormo CT su velivoli CR.42 e G.50;
- 172<sup>a</sup> Squadriglia RST su velivoli Cant.Z 1007.

Il 27 settembre i reparti del C.A.I. sotto il comando del generale Rino Corso Fougier iniziarono il loro trasferimento in Belgio. Il 22 ottobre [...] lo schieramento dei comandi e reparti del C.A.I. era completo con un totale di 178 velivoli. [...]

Al C.A.I. fu assegnata come zona di operazioni la regione del territorio inglese limitata a Nord dal parallelo di 53° N, a occidente dal meridiano di 1° W, a Sud dal Tamigi.

Il 24 ottobre venne eseguita la prima azione di bombardamento contro gli impianti portuali e l'idroscalo di Harwich. Vi presero parte sedici velivoli del 13° e 43° Stormo che superando l'intensa reazione dell'artiglieria nemica raggiunsero e colpirono efficacemente gli obiettivi prestabiliti.

Il 29 ottobre fu eseguita un'azione di bombardamento diurno su Ramsgate da quindici velivoli del 43° Stormo scortati da 39 CR.42 e da 34 G.50.

L'11 novembre fu ripetuta un'azione di bombardamento diurno su Harwich.

Altre azioni offensive notturne sui porti di Harwich e di Ipswich vennero effettuate dal 13° e 43° Stormo il 5, 17, 20, 29 novembre, il 14, 21, 22 dicembre e il 2 gennaio 1941.

Molto intensa fu anche l'attività della caccia che fu impegnata in: scorta e bombardamento in azioni diurne; crociere offensive sulla Manica e sulle coste inglesi; crociere di interdizione sulle coste del Belgio e dell'Olanda; servizio d'allarme.

La Battaglia d'Inghilterra andò esauendosi senza che la Luftwaffe conseguisse quella supremazia aerea che i Tedeschi si aspettavano per poter varare l'operazione di sbarco sul territorio metropolitano inglese. Così il 3 gennaio 1941 si chiudeva il breve ciclo delle operazioni aeree italiane contro la Gran Bretagna, e il 10 gennaio i reparti del C.A.I. iniziarono le partenze per l'Italia.

L'attività complessiva svolta dai velivoli del C.A.I. fu di 1076 voli (sortite), per un totale di 1805 ore di volo, così suddivise:

- bombardamento: 137 voli con 315 ore di volo e 54.320 kg di bombe lanciate;
- caccia: 934 voli con 1470 ore di volo;
- ricognizione: 5 voli con 20 ore di volo.

Perdite subite: 8 velivoli con 20 caduti (deceduti o dispersi) e 6 feriti.

Perdite inflitte al nemico: 15 velivoli sicuramente abbattuti e 6 probabilmente abbattuti.

Sul fronte della Manica rimase fino al 15 aprile 1941 il 20° Gruppo caccia che svolse 662 voli per 853 ore di volo, senza subire o infliggere alcuna perdita.

Dall'attività del C.A.I. risultarono ben evidenti le deficienze tecniche dei velivoli italiani e di conseguenza le lacune della preparazione del personale navigante e specialista. I velivoli, gli equipaggiamenti di bordo, le attrezzature a terra e l'addestramento del personale, non erano adeguati alla navigazione e all'impiego in condizioni di scarsa visibilità in genere e di cattivo tempo in particolare. [...]

In tal modo, quando la Battaglia d'Inghilterra stava per terminare, la nostra aviazione diede il suo contributo alle operazioni offensive contro il territorio metropolitano

britannico. Anche se il contributo italiano fu modesto in confronto alla grande massa di velivoli impegnati e a causa delle pessime condizioni atmosferiche che si verificarono in quel periodo, gli aviatori italiani riscossero l'incondizionata ammirazione degli Inglesi e dei Tedeschi per l'insuperabile coraggio dimostrato. [...]

### L'unica vittoria: tre isolotti

Nella prima fase della Battaglia d'Inghilterra, i Tedeschi occupano le isole britanniche del Canale: Alderney, Jersey e Guernsey. Ecco le direttive del Comando delle forze di occupazione

In virtù dei poteri che mi sono conferiti dal Comandante in capo delle forze terrestri, dichiaro quanto segue:

I – Gli atti di violenza e di sabotaggio saranno puniti col massimo rigore. Saranno considerati atti di sabotaggio: il mettere fuori uso o nascondere prodotti agricoli, i depositi e gli impianti di interesse militare, come anche strappare e deteriorare i manifesti. Le aziende erogatrici del gas e dell'acqua, le centrali elettriche, le ferrovie, i depositi di carburante, le dighe e le opere d'arte sono posti sotto la protezione speciale delle forze armate tedesche.

II – L'ordine di consegna delle armi da fuoco (compresi i fucili da caccia) e del materiale da guerra è fissato da una speciale ordinanza.

III – Sono puniti dal tribunale militare i seguenti atti:

- a) ogni appoggio prestato in territorio occupato a militari non appartenenti alle forze armate tedesche;
- b) ogni aiuto ai civili che tentassero di raggiungere il territorio non occupato;
- c) ogni comunicazione di notizie, ai danni delle forze armate tedesche o dello Stato tedesco, a persone o autorità che si trovino nel territorio occupato;
- d) ogni contatto con i prigionieri di guerra;
- e) ogni ingiuria alle forze armate tedesche e al loro comando;
- f) l'assembramento nelle vie, la diffusione di volantini, l'organizzazione di pubbliche riunioni e di cortei senza preliminare autorizzazione delle autorità militari tedesche, così come ogni altra manifestazione a carattere antitedesco;
- g) l'incitamento alla sospensione del lavoro, ogni sospensione ingiustificata del lavoro, gli scioperi e i *lock-out*.

IV – Tutte le aziende industriali, commerciali e le banche debbono continuare il lavoro. La loro chiusura non giustificata incontrerà le sanzioni di legge. I proprietari delle aziende di produzione e vendita degli articoli di consumo corrente devono continuare i loro rifornimenti alla popolazione.

V – Dove manchi una speciale autorizzazione, è vietato ogni aumento dei prezzi e degli emolumenti di ogni tipo, compresi i salari esistenti alla vigilia dell'occupazione.

VI – L'accettazione a titolo di mezzo di pagamento dei biglietti di banca tedeschi e nazionali è obbligatoria. È istituito il seguente cambio: 1 sterlina inglese = 9,60 *Reichsmark*. L'applicazione di qualsiasi altro corso di cambio è passibile di pena.

Oltre alla carta moneta inglese, i mezzi legali di pagamento sono: i biglietti di banca e i contanti inglesi emessi dalla Cassa di Credito del Reich. Sono inoltre immesse in circolazione le monete di piccolo taglio tedesche di 1 e 2 *pfennig*, i *Reichspfennig* e *Rentenpfennig* di 1, 2, 5 e 10 *pfennig*. I biglietti della Banca di Stato tedesca, quelli della Banca Fondiaria e i pezzi da 50 *Reichspfennig* non sono ammessi alla circolazione in territorio occupato. È vietato metterli in circolazione o accettarli in pagamento.

VII – I militari e i civili tedeschi pagheranno in contanti i loro acquisti e le commesse di lavoro. Le forze armate tedesche effettueranno i loro pagamenti con buoni speciali e non in contanti.

Il Comandante d'Armata