IL LEONE MARINO

L'INVASIONE TEDESCA DELLA GRAN BRETAGNA, ESTATE 1940

MATTEO BOSSO

INDICE

INDICE DELLE CARTINE 3

INTRODUZIONE 4

I – IL PIANO 8

II – LA CATASTROFE DI DUNKERQUE 22

III – EFFETTI DEL POST DISASTRO 49

IV – IL CROLLO DELLA FRANCIA 59

V – LE FORZE IN CAMPO DELLA WEHRMACHT 73

VI – LE DIFESE DELL'ISOLA 98

VII – LA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI 124

VIII – LA GUERRA NEL CANALE 133

IX – IL TEMPO STRINGE 147

X – BOMBEN AUF ENGLAND 171

XI – L'INVASIONE DAL CIELO 216

XII – L'OFFENSIVA DAL MARE 242

XIII – IL GIORNO DECISIVO 263

XIV – LA BATTAGLIA PER LA TESTA DI PONTE 286

XV – LA ROYAL NAVY IN ALTO MARE 305

XVI – LA DIVISIONE FANTASMA COLPISCE ANCORA 327

XVII – IL *COUP DE GRÂCE* ALLA LINEA GHQ 340

XVIII – L'INIZIO DELLA FINE 361

LA STORIA TRA REALTÀ E SUPPOSIZIONE 374

NOTE DI RIFERIMENTO 415

LISTA DELLE FONTI 422

APPENDICE 1 – La Kriegsmarine, il piano Z e l'invasione della Norvegia 424

APPENDICE 2 – Alcuni miti sulla Battaglia d'Inghilterra 428

APPENDICE 3 – Churchill, Hitler e l'impiego del gas 436

INDICE DELLE CARTINE

Il contrattacco di Arras: la versione di Rommel 14

Il contrattacco di Arras: la realtà dei fatti 15

Lo sfondamento del fronte belga, 26-27 maggio 40

Lo sviluppo (previsto) della linea GHQ nell'estate 1940 112

La rete di avvistamento radar della Gran Bretagna 113

Localizzazione, organizzazione in settori ed effettivi del Comando Caccia il 9 luglio 1940 114

Le difese del Kent il 15 luglio 1940 121

Il fronte e il retro del volantino più stampato dal Ministero dell'Informazione 123

Gli aerodromi dell'11o Gruppo 188

L'effettivo raggio d'azione dei bombardieri tedeschi 203

Lo sbarco dal cielo e dal mare, 19 luglio 241

Il contrattacco della 45ª divisione di fanteria, 21 luglio 290

Il contrattacco britannico nei settori centrale e orientale della testa di ponte tedesca, 21 luglio 295

La battaglia della Linea GHQ, 29 luglio – 5 agosto 360

Il piano originale dell'Operazione Leone Marino, da effettuarsi nel settembre 1940 375

INTRODUZIONE

L'Operazione 'Overlord', meglio nota come 'lo sbarco in Normandia', è stata la più grande operazione combinata di tutta la storia dell'uomo per la quantità di risorse, materiali e umane, che vi furono impiegate. Durante la notte tra il 5 e il 6 giugno del 1944 vennero effettuati i primi lanci ed ebbe così inizio l'evento che segnò definitivamente le sorti della Seconda Guerra Mondiale.

Esiste, però, anche un'altra operazione anfibia della quale si sa poco o niente.

L'Operazione 'Leone Marino' era il nome in codice che i tedeschi attribuirono al piano d'invasione della Gran Bretagna, progettato per il settembre del 1940 ma che non venne mai attuato e che è giunto fino a noi sotto forma di una miriade di documenti cartacei.

Perché scrivere allora un libro riguardante questo argomento? Testi su l'Operazione 'Leone Marino' ce ne sono molti in circolazione ma tutti si possono etichettare sotto due grosse categorie: quelli che seguono la linea di *Invasion of England: The Planning of Operation Sealion* di Peter Shenck e, cioè, che analizzano fin nei minimi dettagli l'avanzamento della pianificazione dell'operazione anfibia trattandola in tutte le sue componenti immaginabili, dalla logistica al personale, e quelli che, invece, come *Invasion! Operation Sealion* di Martin Marix Evans, si limitano a fornire un quadro generale di come sarebbe andata la guerra se i tedeschi avessero deciso di attuare l'Operazione 'Leone Marino' secondo la pianificazione, ossia il 22 settembre 1940. Solamente per quanto riguarda la seconda categoria si può parlare di storia controfattuale a tutti gli effetti, quella che gli abitanti del mondo anglosassone chiamano '*What if?*' e cioè il 'che cosa sarebbe successo se...?'. Nella letteratura inglese, vi sono delle opere narrative che affrontano il tema dell'Operazione 'Leone Marino', come *Invasion: The Alternate History of the German Invasion of England, July 1940* di Kenneth Macksey o *Seelöwe Nord: The Germans are coming* di Andy Jonson: entrambi i testi descrivono, rispettivamente, un'ipotetica invasione tedesca a metà luglio e uno sbarco anfibio sulla costa orientale dell'Inghilterra.

Facendo leva sul particolare interesse che nutro per le strategie militari adottate dalla Germania nella Seconda Guerra Mondiale e ispirandomi in modo particolare all'opera di Macksey, ho analizzato l'argomento dell'Operazione 'Leone Marino' partendo da un fattore di cui nessuno ha mai tenuto conto fino ad ora: che cosa sarebbe successo nell'estate del 1940 se la Germania avesse posseduto una Kriegsmarine sufficientemente potente da confrontarsi con la Royal Navy britannica? Basandomi quanto più possibile sui fatti storici e usando al minimo la fantasia, ho affrontato la questione dell'Operazione 'Leone Marino' seguendo lo stile dettato da Paul Carell nei suoi tre capolavori. Ho descritto, infatti, la storia sotto forma di campagna militare, preponendo i punti di vista sia degli aggressori che dei difensori, scendendo nei dettagli in certe occasioni per dare un tocco di realismo in più e cercando di essere preciso nelle esposizioni di luoghi geografici e affini.

Per facilitare un lettore profano di cultura militare e degli avvenimenti che accaddero nella turbolenta estate del 1940, ho inserito a fondo libro delle note storiche, in maniera da separare la realtà dalla fantasia storica, nonché tre appendici per approfondire alcuni temi trattati nel romanzo che ho ritenuto particolarmente interessanti e degni di essere analizzati.

Vorrei ringraziare i miei genitori per avermi concesso la disponibilità economica con la quale ho avuto l'opportunità di accedere ai documenti che mi hanno permesso di gettare l'ossatura della narrazione. In modo particolare, un ringraziamento sentito va a mia madre per essermi stata di supporto nella fase di revisione grammaticale. Una riconoscenza particolare all'amico N. Taricco per essermi stato d'aiuto nella scelta dell'immagine della copertina e a tutte quelle persone che mi hanno incoraggiato e aiutato ad affrontare le innumerevoli difficoltà che mi si sono presentate durante la stesura dell'opera.

L'equipaggio dello *Sternschnuppe* (letteralmente 'Stella cadente', un curioso nome che il maggiore Ernst Tunert diede al suo Dornier Do-17 P) fu indubbiamente il più fortunato di tutti i ricognitori attivi della Luftwaffe. Quella che ricevette la sera del giorno D-1 era la missione che molti piloti desideravano svolgere: immortalare dall'alto i primi momenti dello sbarco tedesco sul suolo britannico. In realtà, però, il sergente Ernest Lüntze, l'addetto alla *Reihenbilder* 50/30, era l'unico membro dell'equipaggio che godeva di un'invidiabile posizione dalla quale riusciva a osservare cosa stesse accadendo sotto di lui.

Il Dornier ricognitore si alzò in volo dall'aerodromo di Le Fort-Vert, vicino a Calais, il giorno stesso dell'invasione, quando l'alba non era ancora sorta. L'obiettivo primario era quello di compiere una ricognizione sul Kent, scattando fotografie, in particolar modo sugli aeroporti del settore a sud-est di Londra. Il maggiore Tunert, dopo essere riuscito a portare l'aereo alla quota di circa 5.000 metri, volò mantenendo una certa distanza dalla costa britannica. Nei pressi della foce del Tamigi, il Dornier invertì la rotta, procedendo verso sud, sorvolando Margate e continuando lungo la costa, sopra Broadstairs e Ramsgate. Il pilota cercò di fare buon uso della copertura offerta dalle nuvole, nella speranza di vanificare un possibile tentativo d'intercettazione da parte dei caccia britannici, come la triste esperienza dei giorni precedenti aveva indotto l'equipaggio ad aspettarsi. I mediocri Hurricane e i potenti Spitfire erano diventati un vero incubo volante per gli apparecchi ricognitori e le perdite registrate erano andate oltre i livelli previsti. Il quadro generale della situazione era migliorato solo dopo che la Luftwaffe aveva scatenato l'offensiva aerea sul Kent, cominciata un paio di settimane prima, ma la probabilità di incontrare qualche pattuglia aerea nemica non era mai uguale a zero.

Anche quel giorno, lo *Sternschnuppe* correva il rischio di fare un incontro poco piacevole con qualche caccia mattutino della RAF. Quando il Dornier sorvolò Canterbury, la Rb 50/30 fu messa in azione pronta a cogliere, ogni qualvolta tra le nuvole si fosse aperto un varco, l'occasione buona per scattare: tutto l'equipaggio era fermamente convinto che la missione sarebbe stata facile come bere un bicchier d'acqua.

Dopo aver permesso a Lüntze di immortalare dall'alto Sittingbourne e Maidstone, il maggiore Tunert impostò la rotta che li avrebbe portati proprio sopra gli aerodromi di Kenley e Biggin Hill. Agli occhi del pilota e del mitragliere di coda, il sergente Walter Neumann, lo scenario sottostante apparve diverso rispetto a com'era stato fotografato qualche giorno prima, in particolare per la presenza di un fitto strato di fumo grigio scuro che ricopriva buona parte della zona. Infatti, la coltre era tanto spessa che non permise nemmeno a Lüntze di distinguere con precisione le particolarità del terreno, cosa che normalmente era in grado di fare sfruttando al massimo la capacità di zoomare della Rb 50/30. Non appena il Dornier si avvicinò a Biggin Hill, il mitragliere di coda comunicò che alcuni aerei, identificati come nemici, li stavano raggiungendo da una quota inferiore. Dalla descrizione di Neumann, sembravano tre Spitfire. Presero quota, salirono fin oltre le nuvole e poi ritornarono, pronti per attaccare il Do-17 P. Immediatamente, il maggiore Tunert scese di quota fino a raggiungere le spesse nuvole, mentre gli Spitfire iniziarono a scendere in picchiata verso il ricognitore, con il chiaro intento di spazzarlo via dai cieli della loro patria. Tra oscillazioni e vibrazioni, il pilota riuscì nell'intento di confondere i caccia britannici e persuaderli alla ritirata, senza ingaggiare uno svantaggioso combattimento. Dopo qualche minuto di tensione, l'aereo tedesco spuntò fuori dalle nuvole, all'incirca sopra Burgess Hill.

Lüntze, dopo aver individuato con precisione la località dove si trovavano, comunicò le coordinate al pilota, il quale decise di invertire la rotta. Il Dornier si diresse a sud e, in prossimità del porto di Brighton, il maggiore Tunert decise di portare a compimento la missione, dirigendo l'aereo da ricognizione verso Folkestone. Lüntze si sdraiò proprio sul naso vetrato del velivolo e, nel suo diario personale, descrisse gli ultimi minuti del viaggio di ritorno.

"Dovetti ringraziare il maggiore Tunert perché, quella volta, mi accontentò e portò l'aereo attorno ai 1.200 metri. Da quell'altezza e dalla mia posizione potei godere della mia solita visione ininterrotta del terreno sottostante. A grande velocità sorvolammo campagne, fattorie, zone boschive e villaggi, costeggiando le città di maggiori dimensioni per evitare il fuoco dell'artiglieria anti-aerea situata nelle periferie o a difesa degli aeroporti. Con l'ausilio del mio binocolo, osservai che sotto di

noi, sulla terraferma, si svolgevano febbrili attività: anche le stradine del paese più piccolo erano molto trafficate.

Dall'alto e senza binocolo, sembrava di vedere un piccolo verme dalla forma molto eterogenea, senza inizio e senza fine. Anche il pilota fu incuriosito e decise di scendere ulteriormente di quota. A quel punto, i dettagli apparvero chiari e distinti: colonne di auto, camion e carri procedevano sulla sinistra mentre la gente incuriosita alzava gli occhi al cielo verso di noi, oppure si rifugiava saltando nei fossi laterali.

I veicoli, almeno per la maggior parte, sembravano essere dei civili poiché non riconobbi alcuna insegna militare sui cofani. Quella scena mi fece tornare in mente le interminabili colonne di fuggitivi che incontrammo, più o meno in condizioni simili, in Belgio e Francia. Man mano che il nostro Dornier si avvicinava alla costa e verso lo stretto di Calais, i segni della guerra si facevano più evidenti. Nel nostro cammino, sorvolammo alcune località completamente in preda alle fiamme e ricevemmo anche una dozzina di granate antiaeree, sparate da chissà dove. Anche Neumann iniziò di nuovo ad avvertirci della presenza di un numero sempre maggiore di aerei nemici, anche se personalmente ritenni che dovesse trattarsi di alcuni dei nostri. Ma di sicuro fu una vera sorpresa quando incrociammo due *Kette* di aerei da trasporto Ju 52, i quali stavano sorvolando Hythe e sembrava che avanzassero pesantemente verso la Francia. Solo allora mi resi conto della situazione: lo *Sternschnuppe* stava volando nel cuore dell'invasione. Girai la testa verso sinistra e tutto quello che riuscii a vedere furono soltanto delle enormi colonne di fumo simili a giganteschi pilastri che sostenevano il cielo mentre la polvere sollevata dalla battaglia che infuriava, presumibilmente, a terra oscurava parzialmente la battigia e le scogliere. Davanti a noi, e questo si vedeva benissimo senza l'aiuto del binocolo, manovravano navi, imbarcazioni e interi convogli, di cui alcuni stavano attraversando il Canale per giungere in Inghilterra, altri per ritornare in Francia. Si trattava di un evento storico unico nel suo genere e nella sua maestosità che, senza dubbio, andava immortalato: io, purtroppo, non riuscii a farlo giacché avevo sbadatamente dimenticato a terra la cinepresa.

Con un po' di buon senso, il maggiore Tunert avrebbe dovuto impostare la rotta per andare verso l'aeroporto di Calais-Marck ma il pilota effettuò tranquillamente una virata a sinistra, seguendo la linea della costa e regalandoci una suggestiva ed emozionante visione particolareggiata della flotta, proprio nel momento in cui le prime truppe di fanteria erano da poco scese dai loro mezzi da sbarco per riunirsi con i ragazzi dell'aviotrasportata. Quella era la prima ondata d'assalto.

Mentre sfrecciavamo a una quota di 200 m di altezza, alcuni dei nostri uomini alzarono lo sguardo al cielo, anche se la maggior parte di essi era troppo impegnata in pesanti combattimenti. Le imbarcazioni si muovevano a una rapidità impressionante tant'è che non feci in tempo a contarle tutte. Tra di esse, però, riuscii a individuarne alcune che si trovavano in guai seri: alcune in preda alle fiamme, altre invece che sbandavano a destra e sinistra. Il pilota decise di allontanarsi dalla zona poiché la visibilità diminuiva progressivamente, a causa del fumo dei bombardamenti. Egli virò lentamente a destra, in direzione della Francia, e prese quota. Quando fummo nei pressi del porto di Dover, individuai le sagome di due grosse navi da guerra dalle quali sventolava il vessillo nazista. Dietro di esse, vi erano le imbarcazioni che avevano trasportato i soldati e che, in quel momento, sembravano disorientate: molte, infatti, navigavano senza una rotta e nemmeno in formazione, circondate da una protettiva cortina di fumo.

Appena fuori la zona di Dover, la mia attenzione fu attirata da un lampo proveniente dalla zona di Calais: con il binocolo, individuai le batterie di artiglieria pesante che, presumibilmente, stavano dando il loro contributo ai soldati da poco sbarcati. Non appena arrivammo nei pressi del porto di Dunkerque, ci sentimmo paradossalmente al sicuro e, allo stesso tempo, ancora più a rischio. La sensazione di protezione mi pervase perché attorno a noi, ma soprattutto sopra di noi, volavano intere formazioni di bombardieri scortate da molti caccia; il timore di un imminente pericolo, al contrario, era dovuto al fatto che nei pressi erano ancorate due grosse navi da battaglia (tra cui riuscii a distinguere una portaerei, orgoglio della nostra marina) dalle quali qualche buon soldato dal grilletto facile, inconsciamente, iniziò a sparare contro di noi. Vedendo un aereo non identificato, che volava a una quota di circa 400 metri, era naturale pensare che si trattasse di un silurante britannico. Fortunatamente, gli artiglieri presto si accorsero contro chi stavano sparando e cessarono il fuoco."

Sempre nel suo diario, il sergente Lüntze sintetizzò le emozioni provate durante quella giornata storica indimenticabile.

“Mi sentivo così eccitato quando sorvolammo la costa dove i nostri ragazzi erano sbarcati che non mi vennero nemmeno in mente le sofferenze patite da quei soldati nel periodo antecedente al giorno dei giorni e durante lo sbarco. Inoltre, solo gradualmente, fui informato sull’infernale situazione nella quale si trovavano i nostri uomini. Venni a sapere che mio cugino Hasso era stato brutalmente ucciso durante la sua discesa con il paracadute e che il mio amato fratellone, Walter, era stato gravemente ferito in una terribile carneficina ai piedi della scogliera: questi eventi scatenavano in me sentimenti di consapevolezza sulla sofferenza patita. In guerra, ognuno doveva saper accettare il proprio destino, anche se esso riservava, alle volte, brutte sorprese. Oggi, quando il maggiore Tunert mi ha chiesto il motivo del mio atteggiamento particolarmente triste, gli ho risposto che non ero giù per la perdita di mio cugino ma perché non riuscivo a sopportare che mio fratello Walter avesse dovuto patire così tanto in un combattimento dopo aver passato uno dei peggiori momenti della sua vita. Lui soffriva di mal di mare e quella era stata la sua prima volta su una barca. Eppure, nonostante tutte le peripezie che erano avvenute e le notizie di morti, feriti e incidenti che continuamente giungevano nella sala, provai a distrarmi ripensando a tutti i gloriosi risultati che avevamo ottenuto in quella magnifica giornata dove fu scritto il destino degli anni a venire.”

I – IL PIANO

Un giorno particolare

L'irrevocabile decisione vitale che permise alla Germania di procedere all'invasione della Gran Bretagna fu presa da Adolf Hitler, cancelliere del Reich tedesco e comandante supremo di tutte le forze armate, martedì 21 maggio 1940.[1]

In quella giornata, colma di entusiasmo e ottimismo, si spalancarono le porte per i nuovi orizzonti dell'egemonia tedesca sul continente europeo. Le forze armate tedesche avevano riportato una delle vittorie strategiche più significative e senza precedenti nella storia. Solo undici giorni prima, la Wehrmacht aveva messo fine alla *Sitzkrieg* dando inizio a un'invasione ben architettata che aveva come scopo l'eliminazione delle potenze europee occidentali. In soli quattro giorni di combattimenti, l'Olanda fu costretta ad accettare la pace tramite una resa incondizionata e la trionfante macchina bellica del Führer era arrivata fino al Canale della Manica. Alle ore 19.00 del 20 maggio, con una telefonata proveniente dal quartier generale mobile, Heinz Guderian, generale dei carristi e comandante del XIX corpo d'armata (proprio quello che nel settembre 1939 e in soli cinque giorni si era aperto la strada attraverso il Corridoio Polacco), informò Hitler che le truppe tedesche avevano occupato la città di Abbeville, dopo un'incredibile marcia forzata attraverso l'intricata foresta delle Ardenne e la Francia, e che il 2º battaglione da ricognizione della 2ª divisione panzer al comando del colonnello Spitta aveva raggiunto il mare presso Noylles. Fu un trionfo totale per il generale e un risultato degno di lode. Non fu, però, tutto facile, come annotò in seguito il comandante al fronte: "La sera di quel giorno non sapevamo in quale direzione dovessimo continuare la nostra avanzata; né il Panzergruppe di Kleist aveva ricevuto istruzioni in merito al proseguimento dell'offensiva.[2]"

Si presentò così la questione di dove Guderian avrebbe dovuto procedere con l'avanzata, questione sollevata dal generale dei carristi Walther Nehring, capo di stato maggiore del XIX corpo: verso sud, nel cuore della Francia e verso Parigi, o verso nord, in direzione di Dunkerque, nell'ipotetico tentativo di accerchiare le restanti forze francesi e britanniche. Infatti, quest'ultime, superata la botta iniziale, si stavano appena rendendo conto di trovarsi in una trappola ingegnosamente messa a punto dai loro nemici e di rischiare concretamente di essere tagliate fuori, non solo dal resto della Francia, ma anche dall'ultima via di fuga attraverso il mare per raggiungere in salvo l'Inghilterra.

Gli ordini che giunsero erano di procedere a nord e di completare la manovra. L'attacco alla Francia, ormai priva delle sue migliori divisioni e del grosso delle forze corazzate, avrebbe potuto attendere ed essere rimandato. L'intera Europa stava per cadere sotto il tallone della Germania e la Gran Bretagna avrebbe sicuramente chiesto la pace non appena la Francia avesse capitolato o quando le truppe del Corpo di Spedizione Britannico fossero state forzatamente costrette ad arrendersi.

Con quei pensieri in mente, l'attenzione del Comando Supremo della Wehrmacht si rivolse verso una nuova eventuale questione, sorta parallelamente con lo sviluppo degli eventi, in modo particolare in seguito a quegli che si svolsero quel giorno stesso sul fronte di battaglia: il problema di come agire se la Gran Bretagna avesse preferito continuare la guerra.

La dura sconfitta inflitta alle forze olandesi, belghe, francesi e inglesi era stata provocata dalla *Blitzkrieg*, un nuovo metodo di condurre la guerra che aveva portato alla conquista della Polonia in soli ventisette giorni e che aveva permesso anche una rapida invasione della Norvegia, iniziata il 9 aprile e terminata il 18 maggio. Combinando insieme le operazioni di gruppi di carri armati veloci e ben armati, artiglieria semovente, fanteria meccanizzata e motorizzata assieme alla Luftwaffe, i tedeschi avevano prodotto, a partire dal dopoguerra, una macchina bellica qualitativamente superiore rispetto a tutte le altre. L'uso della guerra psicologica, tramite la propaganda, rese più semplice il lavoro agli invasori e indebolì lo spirito combattivo del nemico, per convincerlo a riconoscere l'inutilità di opporre resistenza. Per quanto riguarda la caduta della Polonia, i tedeschi non usufruirono dell'effetto sorpresa in quanto, già dal 15 maggio 1939 (giorno in cui la Wehrmacht invase la Cecoslovacchia), apparve chiaro a tutti quale sarebbe stato il prossimo bersaglio delle mire espansionistiche di Hitler. Il Paese, il cui nome significa 'grande pianura', si trovava dunque circondato

su tre lati dalle forze tedesche mentre a est risiedeva il 'Gigante Rosso' che aveva firmato un patto segreto di non belligeranza con la Germania il 23 agosto.

All'insaputa di Polonia, Francia e Regno Unito, tedeschi e sovietici stabilirono la spartizione del Paese in questione. L'avanzata dei panzer in territorio polacco fu favorita dalla quasi assenza di truppe meccanizzate e corazzate, dai disordini provocati da gruppi di minoranza tedesca e dagli accurati bombardamenti effettuati dalla Luftwaffe sopra basi e centri di comunicazione che mandarono in tilt il sistema difensivo polacco.

La Norvegia, invece, fu invasa con l'uso dell'effetto sorpresa, senza dichiarazione di guerra. I soldati norvegesi restarono stupiti nel vedere le navi mercantili, apparentemente innocue, sbarcare ingenti quantità di truppe tedesche o i paracadutisti piovere dal cielo. In entrambe le campagne, i mezzi di comunicazione di massa (principalmente le radio e i quotidiani tedeschi) e la propaganda di Paul Goebbels avevano agito in maniera tale da confondere la popolazione e suscitare dissidenti che avrebbero attivamente accolto e supportato i nuovi arrivati.

Per quanto riguarda il Belgio, I Paesi Bassi e l'Olanda, l'effetto sorpresa era ormai svanito da tempo, dopo che un aereo tedesco con a bordo dei piani segretissimi era atterrato nei pressi di Mechelen il 10 gennaio 1940, a causa del brutto tempo. Tuttavia, i tedeschi erano riusciti ancora una volta a sorprendere gli avversari. Dimestichezza con le armi, elasticità nei comandi, elevata mobilità e la concentrazione della potenza di fuoco in un punto specifico (lo *Schwerpunkt*) avevano intimorito i nemici, avevano messo fuori combattimento uno dei più moderni sistemi di fortificazione (il forte di Eben Emael), avevano letteralmente spazzato via le migliori divisioni meccanizzate alleate, compiuto progressi di circa ottanta chilometri al giorno, ripulito quasi completamente il cielo dagli aerei anglo-francesi e convinto i difensori che ogni forma di resistenza sarebbe stata vana dinanzi alla potenza della Wehrmacht. I falsi rapporti, trasmessi dalle radio tedesche, che annunciavano la caduta di città importanti o il disfacimento di grosse unità ancora prima che, rispettivamente, un solo soldato tedesco vi avesse messo piede nella periferia o che il comandante di qualche unità indigena avesse deciso di alzare la bandiera bianca, avevano fiaccato il morale e diffuso un senso di sconforto e di disperazione tra tutti i gradi dello schieramento Alleato.

Quel glorioso mattino del 21 maggio, Hitler si complimentò, e fu a sua volta elogiato, dai generali subordinati all'Oberkommando der Wehrmacht (OKW), il comandante supremo della Wehrmacht. Il comandante in capo dell'Heer (OKH, l'Esercito), il generale Walter von Brauchitsch e il feldmaresciallo Hermann Göring, C-in-C della Luftwaffe (OKL), colloquiarono animatamente con il Führer e dalle loro conversazioni emerse una considerazione: nei giorni a venire intravidero esclusivamente un successo ormai prossimo e la vittoria definitiva.

Chi, invece, ebbe meno da dire e che, almeno inizialmente, partecipò passivamente alla riunione, fu il grandammiraglio Erich Raeder, C-in-C della Kriegsmarine (OKM); una parte della flotta tedesca era ancora impegnata a riprendersi dalle fasi conclusive della campagna di Norvegia e la marina da guerra non aveva giocato un ruolo di primaria importanza nell'invasione dei Paesi Bassi, tanto meno durante l'attacco alla Polonia. Nonostante questo, i rapporti più che positivi dell'avanzata tedesca a Occidente spinsero il grandammiraglio ad approfondire le possibili conseguenze di una vittoria in Francia. Per questo, attese che Hitler terminasse i suoi colloqui con Göring e von Brauchitsch prima di chiedergli una parola in privato e riproporre un tema che più volte era stato respinto in passato: l'invasione dell'Inghilterra, un ambizioso piano che molti conquistatori europei (come Filippo II di Spagna nel 1588 o Napoleone nel 1805) avevano già tentato di attuare invano e che solo al Duca Guglielmo di Normandia era riuscito con successo dopo la battaglia di Hastings del 1066.

La questione riguardante l'invasione della Gran Bretagna era già stata sollevata il 15 novembre 1939, in un periodo di alta tensione e rigidi rapporti tra il Führer e il suo staff: mentre Hitler stava, infatti, cercando invano di convincere i suoi generali a sferrare l'attacco a occidente, Raeder aveva allora ordinato allo stato maggiore e al Comando delle Operazioni di preparare un piano d'invasione. Il capitano Hans Reinicke, con la collaborazione del contrammiraglio Kurt Fricke e sotto la supervisione del vice ammiraglio Otto Schniewind, capo dello stato maggiore della Kriegsmarine, aveva abbozzato, dopo cinque giorni di studio, tutte le problematiche più complesse

concernenti un attacco al suolo britannico dai porti tedeschi, riassunte in dodici pagine di appunti che presero il nome di 'Studio Rosso'.[3]

Le sue considerazioni, però, non avevano molto impressionato Raeder né tantomeno Hitler. Dal dicembre del 1939, anche l'esercito aveva iniziato una ricerca seria, evidenziando quali fossero i presupposti affinché divenisse realizzabile l'invasione, senza, però, sprecare troppe energie sull'argomento. L'idea fu temporaneamente posta nel dimenticatoio e, quando il grandammiraglio la riprese nel colloquio con Hitler il 21 maggio, lo fece non tanto per indurre il Führer a procedere con l'azione ma solo per verificare se era, nel frattempo, avvenuto qualche cambiamento nella sua mente.

Con un po'di pessimismo, Raeder immaginò che nulla di positivo sarebbe risultato dalla sua analisi, dopo che già un ipotetico piano per un attacco a sorpresa al fine di neutralizzare la Royal Navy a Scapa Flow, il 3 settembre 1939, non era andato in porto. A sua insaputa, però, durante il colloquio, Hitler s'inebriò dello spirito della vittoria che Göring e von Brauchitsch gli avevano trasmesso in precedenza e, a conversazione terminata, volle trattenere ancora un po' il grandammiraglio.

I suoi occhi si fecero più brillanti e il suo respiro più affannoso dinanzi alla visione delle coste dell'Inghilterra meridionale che ormai apparivano sempre più vicine alle forze tedesche. Nella sua mente, si spalancarono ancora di più le porte delle occasioni dinanzi all'inarrestabile avanzata dell'invincibile Wehrmacht. Egli rimase fermamente convinto della necessità di estirpare l'ideale comunista a est e di conquistare il *lebensbraum* (rappresentati dall'Unione Sovietica) ma, già come aveva trattato nel suo *Mein Kampf*, rimase terrorizzato al tempo stesso dal pensiero di combattere una guerra su due fronti. Se fosse riuscito a colpire a fondo la Gran Bretagna e costringerla alla resa dei conti, assieme alle altre potenze dell'Europa occidentale, la Russia sarebbe stata un bersaglio isolato da attaccare con tutta calma e tranquillità nel 1941. A rafforzare il progetto di invadere la Gran Bretagna fu una spaventosa idea che in quel momento gli si proiettò nella mente: se al Regno Unito non fosse stato dato il colpo di grazia in quel momento, quale sarebbe stato il futuro del Terzo Reich? Sarebbe stato capace l'impero britannico di risollevarsi mentre le attenzioni della Germania erano rivolte a oriente? Egli non volle considerare a fondo la questione ma preferì non cestinare la possibilità di un'invasione.

Poco dopo mezzogiorno, Hitler comunicò ai suoi più stretti collaboratori che si sarebbe svolta una riunione della massima segretezza il giorno stesso, a Berlino. Nella sala riunioni del Reichstag, il Führer si congratulò con l'incerto e dubbioso Raeder per la geniale idea che aveva proposto, anche se lui non aveva inventato nulla di nuovo. Con voce seria, impose che il progetto di una possibile invasione dell'Inghilterra venisse riesaminato con urgenza. Dal generale Wilhelm Keitel (l'Oberkommando der Wehrmacht) esigette delle relazioni, da consegnare entro due giorni, sulla decisione riguardo all'invasione. Poiché nella sala lo stupore regnava assoluto, nessuno osò obiettare alle sue parole. Raeder, tormentato da dubbi professionali e dal suo pessimismo, decise che sarebbe arrivato di lì a poco il momento buono per annullare il tutto e porre fine alla faccenda; al contrario, von Brauchitsch e Göring, ancora infervorati dalla smania di vittoria che faceva vedere loro ogni progetto realizzarsi, erano fermamente convinti che si sarebbero adattati. Wilhelm Keitel, che si era guadagnato l'appellativo di *General Jawhole*, generale signorsì, a causa della sua personalità accondiscendente nei confronti del Führer, invece, dette solo qualche segno di momentanea approvazione.

Per quanto concerne il maggior generale Alfred Jodl, capo dell'Ufficio Operazioni dell'Oberkommando der Wehrmacht, e Walter Warlimont, Capo del Dipartimento L (Landesverteidigung = Difesa Nazionale), si prospettò un futuro alquanto impegnativo poiché su di loro cadeva la responsabilità di far collaborare le tre Armi in un'unica unità per studiare un'operazione combinata. Un compito reso ancora più arduo dal fatto che le tre sezioni della Wehrmacht, in particolare l'Heer e la Luftwaffe, invece di collaborare l'una con l'altra, pretendevano di guadagnarsi la gloria assoluta: per questo motivo, erano sempre o quasi in competizione tra di loro per mostrare chi fosse il migliore.

Per capire le decisioni che l'Alto Comando della Wehrmacht prese il 24 maggio, è necessario, però, soffermarsi su un particolare avvenimento che si svolse sul campo di battaglia, nei pressi di Arras, tre giorni prima.

Per gli Alleati, le cose avevano preso una brutta piega e, per evitare una catastrofe irreparabile, l'unica alternativa possibile era quella di ritirare le truppe dal Belgio e di volgere immediatamente a sud-ovest per aprirsi, combattendo, un varco tra le linee di rifornimento tedesche e unirsi con le truppe francesi che sarebbero arrivate dalla Somme.

Questo fu riassunto nella Direttiva n. 12 del generale Gamelin: le forze mobili del 1° Gruppo d'Armate, che si stavano ritirando dal Belgio, avrebbero dovuto scagliarsi con violenza contro la retroguardia delle divisioni corazzate tedesche e la fanteria motorizzata che le seguiva; contemporaneamente, la 2ª e la 6ª Armata avrebbero dovuto contrattaccare simultaneamente da sud, contro le teste di ponte sulla Mosa. Sebbene l'ordine fosse stato diramato il mattino del 19 maggio, fu tardivo: il Primo Ministro Paul Reynaud, che aveva formato il nuovo Governo la sera precedente e vi aveva inserito il Maresciallo Philippe Pétain come suo vice, destituì Gamelin dal suo incarico e nominò C-in-C il generale Weygand, il quale fu richiamato dal comando delle truppe di stanza in Siria. Poco dopo la sua nuova nomina, il generale annullò gli ordini del suo predecessore, ritenendo quei piani un'assurdità e dovendo, in primo luogo, confrontarsi con i suoi alleati prima di stabilire il da farsi.

Nel frattempo, il generale Lord Edmund Ironside, comandante dello stato maggiore imperiale, aveva raggiunto, il mattino presto di lunedì 20 maggio, il quartier generale del generale Sir Lord Gort, il Comandante del Corpo di Spedizione Britannico (BEF).

Le ottimistiche previsioni di Ironside furono subito smantellate quando Gort gli presentò la realtà dei fatti e, proprio per questo, il Comandante dello stato maggiore dell'Esercito ordinò al C-in-C del BEF di lanciare un contrattacco a sud, mirato ad aprire un varco tra il corridoio dei panzer e a permettere il ricongiungimento con il resto delle truppe alleate, riprendendo il piano di Gamelin.

Gort si oppose riferendo che erano presenti soltanto due divisioni nel settore designato, cioè quello di Arras, mentre tutte le altre erano impegnate a respingere il nemico sulla Schelda. Ironside, allora, si recò in visita al quartier generale di Billotte a Lens giacché non aveva ricevuto sue notizie per ben otto giorni.

Riguardo all'offensiva da intraprendere per salvare ciò che si poteva, il generale francese rispose che le sue truppe avrebbero attaccato anch'esse con due divisioni, in direzione di Cambrai, il giorno seguente. Contemporaneamente, il generale Franklyn, che aveva ricevuto ordine il 20 maggio di rinforzare la guarnigione britannica ad Arras e di danneggiare le comunicazioni nemiche in quella zona, era andato dal generale Prioux, C-in-C del corpo di cavalleria francese, dove trovò riuniti pure i generali Blanchard (C-in-C 1ª Armata), Altmayer (C-in-C V corpo d'armata) e Billotte, anche se quest'ultimo arrivò in gran fretta e partecipò soltanto in parte all'incontro.

I comandanti francesi stavano discutendo su un possibile contrattacco in direzione di Cambrais e Bapaume e chiesero al generale Franklyn di unirsi all'offensiva del giorno seguente, ossia del 21. Egli rispose loro che non poteva spingersi oltre i limiti e il generale Prioux gli venne incontro proponendo un piano alternativo: la *Frankforce* avrebbe dovuto occupare la linea sul fiume Scarpe a est di Arras mentre una parte della cavalleria meccanizzata avrebbe fornito copertura contro il fianco destro, più esposto alla pressione tedesca. Quella notte, tuttavia, Franklyn fu informato del fatto che la 2ª divisione meccanizzata leggera aveva perso troppi carri armati e che Prioux non aveva alcuna intenzione di ritirare i veicoli corazzati dalle divisioni di fanteria.

Al mattino del 21 maggio, gli osservatori britannici informarono la Frankforce di aver individuato grossi spostamenti di convogli di camion tedeschi lungo la carrozzabile che collega Arras con St Pol-sur-Ternoise e nei pressi di Douellens. Più a nord, a Ypres, si svolse una conferenza messa in piedi in tutta fretta, alla quale parteciparono i generali Weygand e Pierre Champon, capo della Missione Militare Francese presso i belgi, Re Leopoldo, il generale van Ostraeten e l'ammiraglio Sir Roger Keyes. Il C-in-C dell'Esercito francese presentò a più riprese i piani per effettuare una massiccia offensiva, per così dire, verso sud ma ciò avrebbe necessitato una ritirata dell'esercito belga

per coprire il fianco agli inglesi. Re Leopoldo non acconsentì alle richieste dei francesi e il risultato fu che, tra il 19 e il 21 maggio, gli Alleati persero tre giorni di tempo prezioso.

Questo imperdonabile ritardo lo avrebbero presto pagato.

Il generale Franklyn, ormai rimasto solo, decise di proseguire con l'azione e portare a compimento quello che Gort aveva in mente: interrompere le comunicazioni del nemico a sud di Arras. Per questa delicata e al contempo rischiosa operazione fu incaricato il generale Sir Giffard Le Quesne Martel ma le forze a sua disposizione erano soltanto le due divisioni di fanteria non impegnate nei combattimenti: la 5ª e la 50ª 'Northumbrian'. Una brigata della 5ª fu mandata a sostenere la 23ª divisione di fanteria sullo Scarpe mentre la restante fu tenuta in riserva. Della 50ª, una brigata fu inviata a rinforzare la guarnigione di Arras mentre solo la 151ª fu impegnata in combattimento. Anche ciò che rimaneva della 1ª brigata corazzata, equipaggiata principalmente con carri armati da fanteria, venne schierato in prima linea. Il generale Martel, però, sottovalutò gli effettivi dei tedeschi perché né lui né Franklyn erano venuti a conoscenza del fatto che addirittura sei divisioni panzer stavano transitando nel settore interessato dall'offensiva. Le forze britanniche furono suddivise in due colonne motorizzate, ciascuna formata, nell'ordine di attacco, da un battaglione corazzato, uno di fanteria, due batterie di artiglieria anticarro, un plotone della 151ª brigata anticarro e uno di esploratori appartenenti al 4º reggimento dei Royal Northumberland Fusiliers. Nei piani di Martel, le truppe britanniche avrebbero dovuto occupare e ripulire da eventuali forze nemiche una vasta area che si estendeva da Arras a Bapaume e da Beaumetz-les-Loges fino a Pelves. Un piano irrealizzabile se si aggiunge che, quel giorno, la RAF non avrebbe potuto supportare l'offensiva britannica offrendo aerei da caccia né tanto meno bombardieri.

Secondo il piano, il contrattacco avrebbe dovuto iniziare alle ore 14.30… e così fu: dopo un bombardamento preparatorio di circa mezz'ora, la colonna di destra occupò Maroeuil (a nord-est di Arras) ed espugnò Duisans con l'appoggio dei carri armati francesi. I soldati tedeschi furono colti impreparati e molti di essi furono fatti prigionieri.

Dopo aver lasciato una debole guarnigione a Duisans, la colonna si mosse in direzione di Warlus. Ancora una volta, i germanici furono sorpresi e costretti alla resa. Il successo sembrava assicurato poiché non mancava molto per raggiungere Beaumetz ma, quando gli inglesi avanzarono verso la strada che portava a Doullens, ci fu uno scontro tra i carri armati anglosassoni e una colonna tedesca, appartenente alla 3ª divisione di fanteria motorizzata delle SS *Totenkopf*.

Un paio di camion furono centrati in pieno dalle granate ed esplosero mentre i restanti seppero reagire con prontezza, scaricando, prima, i feroci combattenti e, dopo, tagliando la corda. La *Totenkopf* era arrivata sul posto la sera precedente e avrebbe dovuto riprendere l'avanzata in direzione nord-ovest verso le ore 15.00. Anche il 7º reggimento di fanteria motorizzata tedesca fu duramente impegnato in un furioso combattimento e sarebbe sicuramente stato spazzato via se la Luftwaffe non fosse prontamente intervenuta. In soli venti minuti, la colonna di destra fu immobilizzata dagli aerei tedeschi e le punte avanzate furono costrette a ritirarsi a Warlus. Alcuni carri armati del 25º reggimento panzer tentarono di attaccare Warlus e Duisans ma furono respinti dalla resistenza britannica. Nonostante ciò, la colonna di destra aveva perso la propria capacità di penetrazione e dovette arrestarsi.

Diversamente andarono le cose per gli attaccanti schierati alla sinistra che, invece, riuscirono a occupare in rapida successione Louez, Wagnonlieu, Dainville, Achicourt, Beaurains e Agny. Le tre città a sud di Arras furono prese facilmente perché il 6º reggimento di fanteria tedesca non era ancora avanzato in quel settore. La fanteria inglese tenne Agny mentre il 4º reggimento Royal Tank si spinse più a sud, in un'area campale tra Wailly, Ficheux, Mercatel e Neuville-Vitasse. Per i carri armati da fanteria Mark II 'Matilda' quello si trattò del battesimo del fuoco.

Così rammentò Martel: "[I carri nemici] non erano assolutamente in grado di perforare le nostre corazze. Quelli vennero messi fuori combattimento piuttosto facilmente dai nostri cannoni anticarro da due libbre [montati sui carri 'Matilda'], mentre i nostri carri armati da fanteria resistettero allo sbarramento di fuoco dei corrispondenti 37 mm nemici senza difficoltà. Alcuni veicoli furono colpiti quindici volte senza che l'equipaggio o il carro stesso venissero lesi."

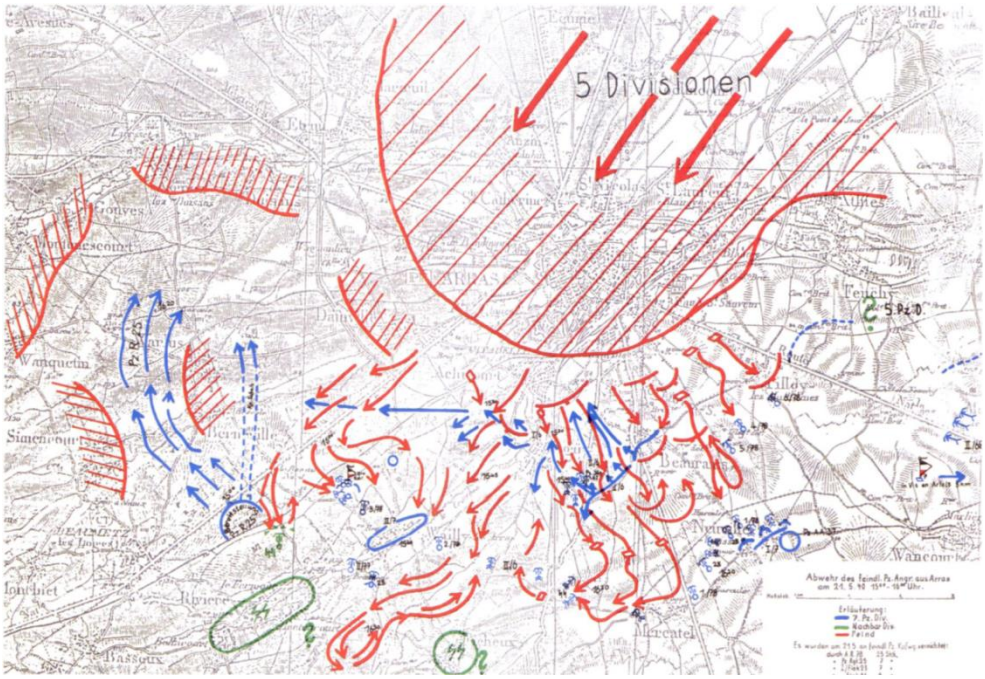
La superiorità numerica del nemico, il completo controllo dei cieli da parte della Luftwaffe e una scarsa conoscenza degli Alleati riguardo agli effettivi tedeschi a sud di Arras si fecero presto sentire, costringendo anche la colonna di sinistra a interrompere l'attacco e a ritirarsi su postazioni difensive.

La 7ª divisione panzer al comando di Erwin Rommel fu presa completamente alla sprovvista: i suoi uomini si erano meritati un giorno intero di riposo, dopo aver compiuto un'estenuante marcia forzata dopo l'attraversamento della Mosa. La mattina del 21 maggio era arrivato un marconigramma dal generale Gerd von Rundstedt, C-in-C del Gruppo d'Armate A, nel quale veniva spiegato che l'attacco ad Arras, in data da definire, non sarebbe più stato condotto dalla 5ª e dalla 7ª divisione panzer bensì dalla 20ª divisione di fanteria motorizzata e dall'11ª brigata di fanteria, supportate dalla 12ª divisione di fanteria. Il prossimo obiettivo delle due divisioni panzer in questione, quindi, sarebbe stato quello di circondare Arras da ovest, attraversare il fiume Scarpe e unirsi con la *Totenkopf*, accerchiando la città.

Invece, il piano di Rundstedt fu vanificato dal contrattacco britannico. Lo stesso Rommel si sbalordì quando, dopo essersi distaccato dal 25º reggimento panzer per raggiungere e sollecitare il 6º reggimento di fanteria, si trovò nel bel mezzo di una colonna inglese. Egli fu testimone di un arduo scontro che avvenne nei pressi di Wailly dove il I battaglione del 6º reggimento subì perdite elevate. L'effetto sorpresa influenzò negativamente Rommel, inducendolo a credere che le sue forze fossero state attaccate da ben cinque divisioni britanniche! Dopo aver fermato inizialmente l'avanzata dei Matilda, il comandante tedesco raccolse i superstiti e dovette trincerarsi su un'altura più a ovest di Wailly. Egli, infatti, avendo notato che i suoi carri armati e i cannoni anticarro rimasti potevano fare ben poco contro la corazza dei 'Matilda', decise di trincerarsi in quel colle boscoso, sistemando ogni pezzo di artiglieria in grado di sparare, tra cui anche alcune batterie del 59º e del 23º reggimento anti-aereo, composte prevalentemente da Flak 88. Rommel stesso passò in rassegna gli artiglieri e comunicò ai puntatori i loro bersagli.

Sebbene i calibri da 88 e 105 mm riuscissero ad arrestare l'avanzata britannica, ci fu un altro avvenimento che sconvolse Rommel: la morte del suo attendente, il sottotenente Most, un soldato che egli definì di grande valore. Lo trovò giacente dietro ad un pezzo antiaereo da 20 mm con un rigagnolo di sangue che gli scorreva dalla bocca. Questo lo turbò molto e, forse anche a causa della tensione accumulata quando si era trovato nel bel mezzo della colonna nemica, si ritrovò a sporgere delle pesanti lamentele al comandante del proprio corpo d'armata, il generale di fanteria Hermann Hoth, spiegandogli che la 7ª divisione panzer era stata investita da un'imponente forza d'urto nemica composta da centinaia di carri armati e altrettanta fanteria. Egli, comunque, esagerò affermando di essere stato preso all'improvviso e asserendo che la sua divisione stava per essere soverchiata da ben cinque divisioni alleate.

Da Hoth, la notizia raggiunse presto anche il comandante della 4ª Armata, generale Günther von Kluge, e quello del Panzergruppe Kleist, il generale della cavalleria Ewald von Kleist, per l'appunto. Il contenuto del marconigramma era così allarmante e preoccupante che fu riferito anche a von Rundstedt che, il mattino del 24 maggio, lo comunicò a Berlino. [4]



Il contrattacco di Arras: la versione di Rommel

Il silenzio inquietante che era calato nella sala di Berlino fu la conseguenza di una serie di dubbi che avevano pervaso la catena di comando della Wehrmacht.

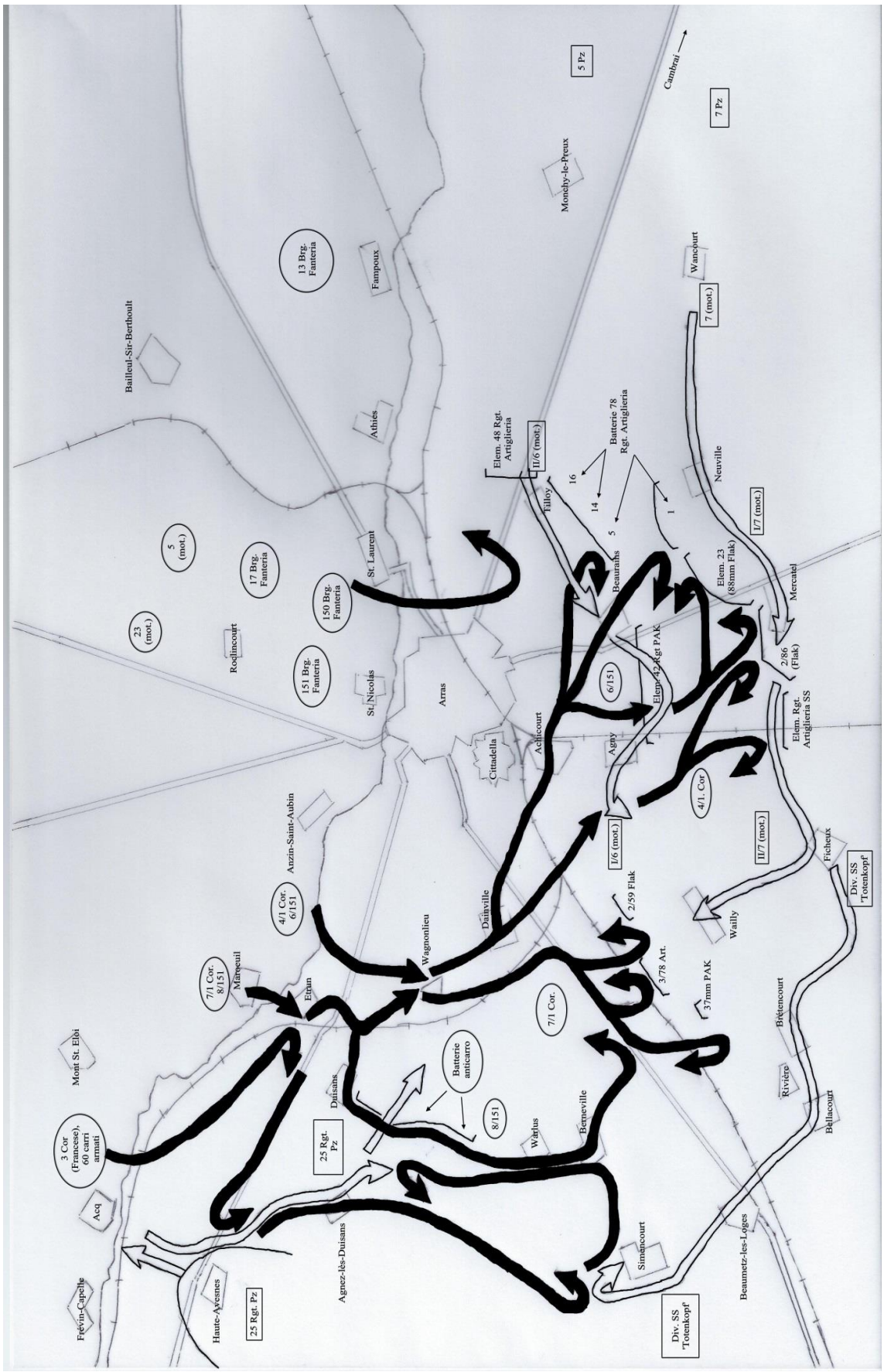
Era venuto alla luce un aspetto negativo della *Blitzkrieg*, quello che il generale Erich von Manstein, l'autore del brillante piano di invasione di Francia, Belgio, Paesi Bassi e Lussemburgo, aveva tenuto in considerazione: i fianchi delle divisioni corazzate si erano allungati pericolosamente e gli Alleati, sebbene duramente provati, erano riusciti a organizzare un tentativo per indebolire le preziose divisioni panzer. Von Rundstedt comunicò, inoltre, che aveva intenzione di utilizzare i carri armati per l'offensiva vera e propria verso le pianure francesi, il piano 'Caso Rosso'.

Guderian, sebbene fosse venuto a conoscenza del contrattacco di Arras e fosse già stato avvertito da von Rundstedt di non spingersi troppo oltre i limiti delle proprie capacità, vedeva ormai la vittoria in pugno e ordinò alla 2ª divisione panzer di avanzare su Boulogne e alla 10ª di marciare in direzione di Calais.

Le lamentele, però, erano pervenute anche a von Kleist, il quale aveva chiesto il permesso per far riposare i suoi uomini e i mezzi, duramente provati dalla campagna.

Hitler sarebbe rimasto in silenzio per chissà quanto tempo se non fosse intervenuto Göring. Egli, infatti, indusse il Führer a impartire l'ordine di arrestare l'avanzata verso Dunkerque, assicurandogli che la Luftwaffe sarebbe riuscita a eliminare ogni forma di resistenza, per dare un po' di respiro all'Heer.

Che menzognero! In realtà, Göring voleva accaparrarsi un po' di gloria, geloso della vittoria che le truppe di terra avevano riportato. "Che le teste di ponte sul Canale Aa siano ritirate immediatamente. Fate fermare senza interposizione ogni veicolo e soldato in marcia su Dunkerque. Il compito di distruggere ciò che rimane del BEF sarà affidato esclusivamente alla Luftwaffe. L'Heer dovrà utilizzare tutte le sue energie per sconfiggere la Francia e, solamente in seguito, confrontarsi con l'Inghilterra. Questo contrattacco è un'evidente dimostrazione del fatto che le truppe britanniche non hanno alcuna intenzione di arrendersi, nonostante si trovino in una situazione così critica. Perciò non saranno intraprese trattative di pace con l'Inghilterra fino a quando i nostri soldati non avranno messo piede sulla Gran Bretagna."



Il contrattacco di Arras: la realtà dei fatti

Le parole severe di Hitler fecero immediatamente capire le sue intenzioni e non lasciarono ombra di dubbio: egli era tutto tranne che uno stratega conservatore da un punto di vista militare.

Raeder avrebbe voluto spiegare all'arrogante Göring che la sua forza aerea da sola non sarebbe riuscita ad annientare completamente il BEF ma che tale compito sarebbe toccato alla Kriegsmarine, nel limite del possibile, mentre la Luftwaffe avrebbe fornito copertura aerea. Tuttavia, il tono serio e determinato con cui Hitler aveva emanato il suo ordine aveva indotto il grandammiraglio a evitare di intraprendere una discussione con il C-in-C della Luftwaffe. Non avendo altre alternative, egli aprì il diverbio mostrando agli altri presenti gli ultimi rapporti che gli erano pervenuti in quei tre giorni, enfatizzando i rischi che un'invasione avrebbe condotto.

La Flotta di Sua Maestà rimaneva sicuramente un avversario degno di nota e numericamente superiore alla flotta tedesca, sebbene la campagna di Norvegia e le battaglie al largo di Narvik avessero inflitto alcune batoste agli inglesi, come il danneggiamento della corazzata *Warspite*, l'affondamento della portaerei *Glorious* o la perdita di alcune unità di scorta. I danni che la Kriegsmarine aveva sofferto non furono affatto trascurabili come quelle della Royal Navy: la flotta degli U-boot, i tanto temuti sommergibili, aveva fallito nel colpire le navi alleate per via di qualche misteriosa incongruenza con le spolette magnetiche dei siluri, mentre i due incrociatori da battaglia gemelli, *Scharnhorst* e *Gneisenau*, assieme alla corazzata *Hindenburg*, avevano subìto soltanto dei danneggiamenti leggeri e riparabili.

Ammettendo che l'invasione sarebbe potuta avvenire con più facilità se i tedeschi fossero riusciti a ottenere il controllo dei porti che si affacciavano sul Canale della Manica, egli evidenziò come quella striscia di mare fosse una delle più pericolose e insidiose presenti sulla Terra: le sue coste erano protette da secche, correnti e ripide scogliere. Inoltre, in base ai rapporti dei servizi segreti della Kriegsmarine, gli inglesi avevano alcune navi della Royal Navy stazionate nei porti sulla Manica che, sicuramente, sarebbero intervenute qualora fosse stato avvistato un convoglio tedesco carico di truppe. I campi minati inglesi a difesa delle coste e dei porti non rappresentavano una grossa minaccia poiché sarebbero potuti essere spazzati via con l'azione dei dragamine e degli anelli mausi. L'anello mausi, in dotazione ai ricognitori imbarcabili o ad alcuni aerei più grossi, era un dispositivo elettronico a forma circolare, installato sotto la fusoliera di alcuni aerei, attraverso cui veniva fatta passare la corrente cosicché il campo magnetico indotto, generato dal passaggio dell'elettricità, permettesse la rilevazione di eventuali mine o la detonazione delle stesse.

Raeder, anche se non era un grande esperto di guerra e tattiche sottomarine, sconsigliò vivamente l'uso dei trenta U-boot a sua disposizione perché nel Canale della Manica sarebbero stati una preda allettante per la RAF e i cacciatorpediniere britannici. In conclusione, preferì che l'invasione non fosse attuata. Raeder non fece, però, alcun accenno alla situazione delle portaerei della Kriegsmarine né, tantomeno, a un loro possibile utilizzo per fornire copertura alle truppe di sbarco: voleva evitare un'inutile discussione con Göring (che non vedeva di buon occhio il fatto che due squadroni della Luftwaffe non fossero sotto il suo diretto controllo) e non desiderava gettare nella mischia un argomento così delicato come quello, temendo un'azione navale nemica contro le portaerei, il loro affondamento e conseguenze inimmaginabili.

Quando Raeder finì di parlare, von Brauchitsch prese la parola e, in primo luogo, cercò di confortare il grandammiraglio spiegando, in una maniera poco convincente, che l'Heer avrebbe potuto sostenere un'invasione solo se fossero state sbarcate almeno due divisioni corazzate. Con la brillante tattica della *Blitzkrieg*, ogni resistenza sarebbe stata spezzata con la violenza: la Kriegsmarine avrebbe dovuto solamente trasportare le truppe da una parte all'altra del Canale. In più, egli assicurò che avrebbe messo a disposizione di Raeder un certo numero di batterie costiere mirate all'eliminazione di qualsiasi nave ostile che fosse transitata nella Manica. Trasportando sul suolo britannico occupato anche dei pezzi di artiglieria a media e lunga gittata, il Canale sarebbe stato tenuto costantemente sotto tiro e i convogli tedeschi al sicuro.

Il compito di affrontare la RAF nei cieli dell'Inghilterra meridionale e della Manica sarebbe toccato alla Luftwaffe, che avrebbe, poi, aiutato la Kriegsmarine nel trasporto dei rifornimenti, qualora quest'ultima non si fosse rivelata all'altezza di tale compito.

Mentre per Raeder queste parole fecero aumentare il suo rancore nei confronti di von Brauchitsch, per Göring furono più un invito che una sfida.

Nelle campagne di Polonia, Norvegia, Olanda e Belgio, la Luftwaffe era riuscita a guadagnarsi la supremazia aerea praticamente su tutta l'Europa continentale e non ci sarebbe stato alcun problema, secondo il comandante, a sfidare la RAF. Le truppe aviotrasportate e i paracadutisti avevano avuto il battesimo del fuoco in Norvegia mentre nell'invasione dell'Olanda avevano giocato un ruolo cruciale, essendo stati lanciati come avanguardia delle truppe di terra, nella conquista dei ponti sui principali corsi d'acqua.

Göring aveva trascorso il giorno 22 e il 23 in consultazione con il capo dello stato maggiore generale dell'Aviazione, il generale Hans Jeschonnek, e con il generale di squadra aerea, Albert Kesselring, uno dei suoi ufficiali nei quali riponeva maggior fiducia. Comandante della *Luftflotte 1* in Polonia, a Kesselring fu affidata la *Luftflotte 2*, che avrebbe dovuto completare l'annientamento delle truppe del BEF a Dunkerque. Egli aveva una mente fine ed era uno dei pochi che era riuscito a individuare il limite massimo oltre il quale l'economia tedesca non sarebbe riuscita a sopportare lo sforzo bellico. Per questo motivo, prima di qualsiasi campagna, aveva stilato, rigorosamente per la Luftwaffe, una serie di bilanci nei quali aveva indicato le risorse che, in quell'occasione, sarebbero state utilizzate. Kesselring cercava in tutti i modi di evitare lo spreco di materie prime e, quando vi era la possibilità di risparmiarle, preferiva accumularle.

Ora che la Germania avrebbe dovuto prepararsi a una sfida impegnativa, dura e faticosa, lui e Jeschonnek trovarono immediatamente la decisione da adottare: anche con l'elevato rischio di subire perdite considerevoli, era assolutamente di primaria importanza colpire duramente, fino in fondo, senza limitazioni o riservatezze, in maniera da eliminare ogni forma di opposizione all'Ovest una volta per tutte, prima che il sistema industriale britannico si riprendesse e iniziasse a fare concorrenza all'apparato tedesco. Göring non poté fare a meno di accettare il piano di Kesselring e Jeschonnek. La Luftwaffe sarebbe stata messa a dura prova nel dar battaglia alla RAF ma le perdite subìte sarebbero potute essere rimpiazzate con tutta calma una volta che la pace sull'Europa occidentale fosse stata ristabilita, cioè dopo che l'Inghilterra fosse stata messa in ginocchio.

Le fondamenta del piano

Quello che i due ufficiali della Luftwaffe avevano prodotto venne sottoposto da Göring all'analisi di Hitler. Vantando la forza aerea tedesca che avrebbe potuto sfidare la Royal Navy, avevano completamente neutralizzato il grandammiraglio Raeder, escludendo la partecipazione della Kriegsmarine, mentre avevano accontentato in parte le richieste di von Brauchitsch riguardo alla supremazia aerea.

Secondo il C-in-C, l'invasione dell'Inghilterra avrebbe dato alla Luftwaffe l'occasione per dimostrare al resto della Wehrmacht che una sola branca delle forze armate tedesche sarebbe stata in grado di portare a termine questo arduo compito, tenendo a bada la Royal Navy, sconfiggendo l'aviazione nemica, effettuando bombardamenti preparatori sulle coste e trasportando il primo scaglione d'assalto sugli obiettivi. In secondo luogo, la Luftwaffe avrebbe costituito un gigantesco ponte aereo per portare i rifornimenti necessari a mantenere le truppe sbarcate. Le divisioni panzer assieme ai pezzi di artiglieria e al resto dell'Heer sarebbero giunte solamente in seguito. Alla Kriegsmarine, Göring, come gesto di sprezzo nei confronti di Raeder, conferì un compito superficiale ma non di scarsa importanza strategica: mantenere aperte le rotte navali per i mercantili carichi di materiale destinato sempre al mantenimento delle forze sul suolo britannico.

Per il 16 luglio, Göring valutò che avrebbe avuto a sua disposizione:

- 750 trimotori da trasporto Junkers Ju-52;
- 30 quadrimotori più grandi Junkers Ju-90;
- 100 quadrimotori Focke Wulf C-200 Kondor;
- 150 alianti. [5]

Una tale forza aerea avrebbe potuto trasportare all'incirca 18.700 soldati o, in alternativa, 3.214.650 chili di equipaggiamenti, naturalmente per brevi tragitti. Tradotto in termini militari, la Luftwaffe sarebbe stata capace di trasportare oltre la Manica quasi un'intera divisione avio-

trasportata, completa di materiale di supporto, e mantenerla, senza contare, poi, le truppe che sarebbero sbarcate via mare ed escludendo la possibilità che ogni pilota compiesse almeno due missioni per giorno: così era stato fatto in Norvegia e Olanda, con l'impiego di un massiccio numero di aerei.

Tuttavia, per realizzare tale progetto, erano necessarie delle premesse.

Prima di tutto, l'invasione avrebbe dovuto aver luogo il prima possibile per evitare di dare al nemico il tempo necessario per preparare difese atte a contrastare un attacco dal cielo: per avvantaggiare gli attaccanti, infatti, bisognava fare in modo di sfruttare al meglio il caos presente tra la gerarchia dell'Esercito britannico, impedendogli, dunque, di riorganizzarsi, riarmarsi e disporsi.

Stando a questo primo prerequisito, la data dell'invasione sarebbe potuta cadere verso la metà di luglio ma sarebbe stato ancor meglio attorno ai primi del mese. In secondo luogo, la Luftwaffe, e questa richiesta derivò direttamente dal piano di Kesselring e Jeschonnek, avrebbe dovuto avere la priorità assoluta riguardo alla propria riorganizzazione, al rimpiazzo degli apparecchi perduti e alla disposizione in basi avanzate che, ormai, si trovavano sotto il saldo controllo tedesco. Di conseguenza, von Brauchitsch si sarebbe venuto a trovare con meno supporto aereo del previsto quando sarebbe scattato il Caso Rosso, in confronto all'immensa copertura fornita dalla Luftwaffe nella settimana del 10 maggio.

Come terzo e ultimo punto, Göring sottolineò che l'assalto dal cielo avrebbe avuto inizio soltanto se fossero state rispettate le condizioni meteorologiche favorevoli, cioè quattro o cinque giornate consecutive di pieno sole, possibilmente con qualche nuvola sparsa ma non troppe, tali da poter essere sfruttate a proprio vantaggio. Con il bel tempo, egli era fiducioso che la RAF sarebbe stata annientata senza difficoltà.

Mentre tutti i presenti erano rimasti attoniti, Hitler, invece, era infervorato dal piano di Göring.

Essendo lui il Comandante Supremo delle forze armate, né Raeder né von Brauchitsch provarono a obiettare. Il C-in-C dell'Heer era l'ultima persona a opporsi alla volontà del Führer mentre il grandammiraglio avrebbe avuto alcune cose da dichiarare al C-in-C della Luftwaffe ma preferì tenerle per sé. Tuttavia egli, come gli altri presenti, eccetto Göring, sapeva che la vittoria contro la Francia avrebbe provocato la sindrome della megalomania in Hitler e tale patologia avrebbe sicuramente provocato un disastro riguardo all'invasione dell'Inghilterra. L'agitazione interiore di Raeder lo spinse a parlare in privato con von Brauchitsch e Keitel, il quale non aveva detto ancora una parola ma aveva solamente fatto dei cenni con il capo ogni volta che Hitler si era girato verso di lui.

«Le operazioni stanno prendendo una brutta piega. Bisogna fermarsi, valutare la situazione e poi procedere» disse il grandammiraglio.

Sia l'OKW che l'OKH approvarono l'ipotesi di Raeder e fecero fronte comune per convincere Hitler dei rischi che la fretta avrebbe provocato. Le alte sfere della Wehrmacht erano in possesso di un numero sufficiente di dati in modo da permettere una pianificazione in breve tempo? Quante informazioni si avevano riguardo all'organizzazione e all'efficienza delle forze schierate a difesa dell'isola? Quale sarebbe stata la quantità di truppe necessarie per invadere con successo l'Inghilterra? Dove sarebbero sbarcate? Quale sarebbe stata l'estensione dello sbarco? Quando e a quale rateo sarebbero giunti i rinforzi e i rifornimenti? Quali misure necessarie avrebbero dovuto adottare i soldati nell'evenienza di un possibile contrattacco?

Raeder aveva lasciato impietrito il C-in-C dell'aviazione che non poté contraddirlo perché si rese subito conto che le divisioni di paracadutisti, sebbene fossero ben equipaggiate e addestrate in maniera eccellente, non avrebbero potuto competere contro eventuali forze corazzate inglesi.

Von Brauchitsch immaginò la peggiore delle ipotesi: cosa sarebbe successo se, durante la traversata degli alianti, qualche cavo di traino si fosse rotto improvvisamente? E se i paracadutisti fossero stati lanciati non nei luoghi precisati? Privi di un adeguato supporto pesante e sparpagliati su un'area piuttosto vasta, alle forze a difesa dell'isola sarebbe bastato poco sforzo per spazzare via le truppe tedesche.

Raeder riprese la conversazione circa il coinvolgimento della Kriegsmarine chiedendo, inoltre, se la Wehrmacht possedesse adeguate informazioni riguardo ai venti, le correnti marine, le maree e la natura delle spiagge.

La domanda che porse al C-in-C dell'Heer fu ancora più preoccupante: quali sarebbero state le conseguenze se i porti nemici non fossero stati catturati rapidamente e possibilmente intatti, nell'eventualità che le truppe tedesche fossero sbarcate in una zona limitrofa a un porto?

Il grandammiraglio sembrava aver preso confidenza con i problemi riguardanti l'invasione ma, proprio mentre stava per comunicare alcune possibili soluzioni, Hitler lo interruppe: «Signori, sappiamo bene quanto questo non sia un compito di estrema facilità. I problemi, sia quelli che abbiamo elencato finora sia quelli che ci ritroveremo in futuro, potranno e dovranno essere risolti. Il come non è importante.»

A quel punto, un dibattito molto forte si accese tra i comandanti delle tre Armi della Wehrmacht riguardo a una possibile data d'invasione dell'isola, dibattito che, però, non fece presagire nulla di buono.

Raeder proponeva il 2 ottobre: per allora, la Kriegsmarine avrebbe sicuramente potuto riparare i danni provocati alle navi che avevano operato al largo di Narvik e, forse, addirittura rimpiazzare i due cacciatorpediniere che erano andati perduti. Inoltre, i piloti delle portaerei *Graf Zeppelin*, *Peter Strasser*, *Großdeutschland* e *Clausewitz* sarebbero stati sufficientemente addestrati per collaborare con il resto della flotta in una gigantesca battaglia di annientamento della Royal Navy mentre le navi più leggere (incrociatori, cacciatorpediniere e corazzate tascabili) avrebbero infestato le acque della Manica proteggendo i convogli di rifornimenti.

Von Brauchitsch e Göring si opposero fermamente, sostenendo correttamente la possibilità che, in quel periodo, le acque della Manica sarebbero state più agitate che mai e che il moto ondoso, accompagnato dal brutto tempo, non avrebbe permesso di certo né agli aerei di decollare e di trasportare un carico così prezioso, né alle navi mercantili di attraversare quella vasca d'acqua infernale.

Il C-in-C dell'Heer fissò come presunta data d'invasione il 15 settembre, sostenendo che le truppe della prima ondata avrebbero così avuto tutto il tempo necessario di prepararsi a un'operazione anfibia, mentre la Kriegsmarine avrebbe dovuto riempire i vuoti e la Luftwaffe avrebbe ottenuto la supremazia aerea. Tale piano, però, si scontrava con quello di Göring, sopraccitato. Ancora una volta era venuto meno lo spirito di collaborazione, determinante per realizzare un'operazione così complessa come quella.

«Il giorno in cui vedremo marciare per la prima volta le nostre divisioni di fanteria sul suolo del nemico sarà il 20 luglio.» Così Hitler pronunciò la frase che lasciò tutti di stucco, compreso Göring.

Raeder, scrollato internamente dalle sue interminabili perplessità, osò ancora porre una domanda: chi sarebbe stato il responsabile generale per la pianificazione e per le operazioni? Come procedimento, si sarebbe usato uno simile a quello che era già stato effettuato in precedenza, per la prima operazione combinata, l'Operazione 'Weserübung', ossia l'invasione della Norvegia. Sebbene l'OKW non giocasse un ruolo fondamentale, al suo comando era radunata la squadra che preparò appunto i piani cartacei e coordinò le operazioni nei primi giorni. Questa volta si sarebbe dovuto procedere in maniera differente, soprattutto perché l'ammiraglio Raeder non era pienamente entusiasta del progetto e, in particolare, della data scelta, pericolosamente vicina.

Hitler, però, sottolineò che, almeno inizialmente, la Luftwaffe avrebbe senza dubbio giocato un ruolo chiave nel successo dell'invasione. Benché non s'intendesse di strategia militare, egli disse questo soltanto perché aveva fiducia nell'obeso comandante dell'aviazione militare.

Già nel pomeriggio del 24, Jodl si prese la briga di radunare la squadra per pianificare l'invasione mentre il giorno seguente i rappresentanti delle tre Armi si riunirono nella sede della Sezione L, a Berlino. Nonostante Jodl avesse eseguito gli ordini molto alla svelta, aveva personalmente scelto alcuni degli uomini che avevano già partecipato in precedenza con Raeder e con von Brauchitsch nel novembre-dicembre 1939 o che avevano sulle loro spalle l'esperienza della Norvegia.

Fin dall'inizio, la squadra ebbe numerose difficoltà nel trovare un denominatore comune, eccezion fatta per un elemento sul quale tutti si trovarono concordi, un dettaglio che era già venuto fuori durante l'indagine del 15 novembre: la supremazia aerea sul luogo dell'invasione e nelle proprie vicinanze era un prerequisito pressoché obbligatorio.

Altri ostacoli apparvero quando i prescelti dovettero affrontare la questione della larghezza del fronte. I rappresentanti dell'Heer, il generale di fanteria Günther Blumenritt, il generale di fanteria Heinrich von Stülpnagel e il maggiore Helmuth Steiff, insistettero affinché gli sbarchi avvenissero su un fronte sufficientemente ampio che, secondo loro, si estendeva da Margate fino all'Isola di Wight, dalla Baia di Christchurch fino alla Baia di Lyme o fino a Seaton. Essi, inoltre, sostennero che tredici divisioni sarebbero state sufficienti per l'esordio, suddivise in due scaglioni: il primo per garantire una larga testa di ponte, il secondo per proseguire l'avanzata nell'entroterra.

Nella prima ondata avrebbero preso parte 90.100 uomini supportati da parecchi pezzi di artiglieria campale leggera, un centinaio di obici da montagna, più o meno 630 carri armati, 4.430 cavalli, numerosi mortai leggeri e pesanti, un vasto assortimento di armi anticarro e mitragliatrici.

La Kriegsmarine non avrebbe avuto altro compito se non trasportare tutti questi materiali al di là della Manica mentre la Luftwaffe avrebbe svolto lo stesso incarico per rifornire le presupposte divisioni aviotrasportate e le previste 52 batterie antiaeree comprendenti 280 cannoni a doppio ruolo da 88mm.

La seconda ondata, invece, avrebbe visto sbarcare 170.300 uomini con armi pesanti, 34.000 veicoli tra i quali oltre 1.200 carri armati, 57.600 cavalli e 26.000 mezzi di trasporto leggero, incluse le *Truppenfahrrad*, le biciclette in dotazione alla Wehrmacht.

Schniewind, Fricke e Reinicke, i tre rappresentanti della Kriegsmarine, erano ancora rimasti legati allo 'Studio Rosso' del 1939. Se la prima ondata li avesse messi in difficoltà, trasportare la seconda sarebbe diventata un'impresa impossibile. Per trasferire la prima ondata, essi conclusero che in tutto sarebbero state impiegate almeno 41-45 navi da trasporto, 720 chiatte, 214-215 rimorchiatori e 510 motoscafi, escludendo dal trasporto le batterie della Luftwaffe. Per dislocare, poi, gli elementi rimanenti della prima ondata, tutta la seconda e i rifornimenti per le truppe già sbarcate, sarebbe stata necessaria una flotta da trasporto almeno cinque o sei volte superiore quella sopraelencata per un totale di 1.700 barconi, 1.160 imbarcazioni a motore di vario genere, 471 rimorchiatori e 155 trasporti. Tirando le somme si sarebbero utilizzate circa 420 navi da trasporto, 2000 chiatte e 800 rimorchiatori.[6]

Poiché un tale numero di natanti esisteva soltanto nell'immaginazione dei tre rappresentanti e nella pratica sarebbe stato quasi impossibile da raggiungere, essi sostennero che non vi era alcun problema riguardo alla produzione di navi di medio tonnellaggio, in quanto i rifornimenti dalla Scandinavia continuavano ad arrivare, e che l'unico problema era dovuto al tempo: per ammassare nei porti della Manica un contingente così grosso, si sarebbe dovuto aspettare almeno fino a metà settembre. Reinicke aggiunse, infine, che le forze navali reduci dalla campagna di Norvegia avrebbero potuto soltanto coprire la zona orientale del Canale, quella tra Calais, Ramsgate e Dover, mentre sarebbe stato molto più rischioso circumnavigare la Gran Bretagna con portaerei, navi da guerra e sommergibili per sorprendere gli inglesi in Cornovaglia. Di conseguenza, si sarebbe dovuto ricorrere al rapido dispiegamento di campi minati e all'installazione di reti anti-sottomarini direttamente dentro la Manica.

A rigor di logica, giacché i portavoce della Luftwaffe non avevano ancora detto la loro, si erano perlomeno schiariti le idee sui piani dell'Esercito e della Marina. Il generale Hans Geisler, comandante del X corpo aereo durante l'Operazione Weserübung ed esperto ufficiale della Luftwaffe per quanto riguardava le operazioni combinate, il generale di squadra aerea Konrad Zander, comandante in capo della forza aerea operante a bordo delle portaerei, e Hoffman von Waldau, Capo del personale della sezione Operazioni, avevano ricevuto l'ordine preciso da Göring di mettere la forza aerea tedesca al primo posto.

Von Waldau ci riuscì senza compiere troppi sacrifici poiché le sue prime parole furono una pesante critica alle ambizioni dei rappresentanti dell'Heer. Grazie ai rapporti provenienti dalle scarse ricognizioni e dai deboli servizi segreti, i comandanti erano al corrente che le forze territoriali britanniche in Francia erano sull'orlo del disastro, perciò quale valido motivo c'era di impiegare un così grosso contingente da sbarco? Sarebbe bastata una forza nettamente inferiore per sconfiggere quella presunta resistenza che le probabili milizie inglesi avrebbero offerto alla prima ondata d'invasione.

Blumenritt, von Stülpnagel, Steiff, Schniewind, Fricke e Reinicke iniziarono a riflettere e ammisero che, dopotutto, i loro colleghi non avevano tutti i torti. Geisler proseguì proiettando ciò che ne sarebbe derivato se tutti avessero preso in considerazione quell'abbozzo. Gli sforzi cui si sarebbe dovuta sottoporre la Kriegsmarine sarebbero stati ridotti del 70%, l'ampiezza del fronte si sarebbe notevolmente ristretta, le difficoltà nel trasporto delle truppe e dei rifornimenti sarebbero diminuite, così come quelle della difesa dei convogli in navigazione, mentre la Luftwaffe avrebbe avuto l'onore di scacciare in una battaglia decisiva ciò che rimaneva della Royal Air Force. Ancora più importante, aggiunse Zander, riducendo i tempi di preparazione della Wehrmacht si sarebbe certamente andati incontro alla data prefissata dal Führer.

Jodl, che aveva fatto da partecipante passivo alla riunione, a quelle parole non indugiò oltre e decise di confermare l'operazione, che avrebbe preso il nome in codice di 'Leone Marino'.

Le soluzioni proposte da Geisler, Zander e von Waldau sarebbero diventate le fondamenta del piano d'invasione; in questo modo, l'Heer avrebbe avuto tutto il tempo necessario per concentrare le proprie forze per la fase finale della guerra in Francia mentre la Kriegsmarine non avrebbe avuto altro da fare se non radunare ogni imbarcazione da trasporto e da sbarco disponibile e preparare le navi da guerra ad affrontare la Royal Navy.

I partecipanti alla riunione, inoltre, si trovarono concordi su una questione: per poter realizzare l'invasione secondo l'idea dei tre rappresentanti della Luftwaffe, bisognava prima di tutto soddisfare due prerequisiti fondamentali, ossia ottenere la supremazia aerea sulla Manica e annientare in Francia il Corpo di Spedizione Britannico per evitare che si reimbarcasse in patria e si fortificasse sulle coste meridionali dell'Inghilterra, luogo che più attirava una forza d'invasione ostile.

In realtà, vi era anche un terzo prerequisito che avrebbe interessato in futuro esclusivamente i rappresentanti della Kriegsmarine: bisognava in un modo o nell'altro mettere fuori gioco la Royal Navy, *condicio sine qua non* la Marina tedesca avrebbe potuto difendere senza troppe preoccupazioni il canale dei rifornimenti.

Schniewind, Fricke e Reinicke erano a conoscenza di ciò ma sapevano anche che il loro superiore, il grandammiraglio Raeder, non sarebbe stato molto concorde sul fatto di inviare tutta la flotta tedesca nel Mare del Nord o nell'Atlantico per portare allo scoperto la Royal Navy e annientarla. Perciò preferirono sorvolare su questo elemento poiché era inutile formulare delle ipotesi azzardate quando sarebbe stato molto più fruttuoso aspettare l'evoluzione dei fatti.

II – LA CATASTROFE DI DUNKERQUE

Una situazione d'emergenza

Nei pensieri di Winston Churchill, diventato Primo Ministro al posto di Neville Chamberlain il 10 maggio 1940, continuava a essere costantemente presente l'incubo di un'invasione imminente, terrore che si diffuse come un'epidemia pure tra la popolazione.

Dopo aver imparato la medesima lezione di Polonia, Norvegia e Olanda, anche lo stato maggiore iniziò a condividere questo presentimento e il 25 maggio, dopo essere stati informati del deterioramento della situazione, l'ammiraglio Sir Dudley Pound, il generale Ironside e il maresciallo dell'aria Cyril Newall tirarono le somme presentando al Primo Ministro una conclusione che non era assolutamente fra le più allegre. Stimarono che al nemico sarebbero bastate circa 7.000 truppe aviotrasportate, lanciate su punti chiave, inclusi alcuni aeroporti nell'Inghilterra sud-orientale, e avrebbero messo fuori gioco le difese in quel settore. Un contingente da sbarco di 20.000 soldati circa, supportato da 300 carri armati, avrebbe, invece, sicuramente permesso alle armate di Hitler di marciare comodamente su Londra.

Vi era un barlume di speranza per evitare che un evento di tale gravità si realizzasse?

Per quanto concerneva l'Esercito in Gran Bretagna, esso comprendeva un totale di quindici divisioni territoriali così inquadrate:

Distretto di Londra	1ª divisione di fanteria 'Londra'
	2ª divisione di fanteria 'Londra'
Comando settentrionale	49ª divisione di fanteria 'West Riding'
	2ª divisione corazzata (incompleta)
Comando scozzese	9ª divisione di fanteria 'Scottish'
Comando orientale	18ª divisione di fanteria 'East Anglian'
	54ª divisione di fanteria 'East Anglian'
Comando occidentale	38ª divisione di fanteria 'Welsh'
	53ª divisione di fanteria 'Welsh'
	55ª divisione di fanteria 'West Lancashire'
	59ª divisione di fanteria 'Staffordshire'
	66ª divisione di fanteria 'East Lancashire'
Comando meridionale	45ª divisione di fanteria 'Wessex'
	43ª divisione di fanteria 'Wessex'
	61ª divisione di fanteria 'South Midland'

Per compensare la carenza di divisioni di stanza nell'isola, la sera del 14 maggio il Ministro della Guerra Anthony Eden fece un appello ai microfoni della BBC, comunicando la formazione di un corpo di difesa chiamato i Volontari della Difesa Locale (LDV, *Local Volunteer Defence*) e invitò i cittadini che avessero voluto arruolarsi a presentarsi presso le stazioni di polizia dei loro villaggi o delle loro città di residenza. A Dover soltanto, oltre seicento uomini di età mista fecero la fila in attesa di essere reclutati. In una sola settimana, il numero d'iscritti crebbe febbrilmente fino a raggiungere la cifra di 250.000 il 21 maggio e di ben 300.000 alla fine del mese.[1]

Ma la lista di problemi che Ironside doveva affrontare era appena iniziata: le divisioni di fanteria non avevano gli effettivi al completo, erano equipaggiate con veicoli la cui mobilità era messa a dura prova, possedevano metà degli ufficiali e circa un quinto dell'artiglieria, anticarro e campale, mancavano di un addestramento necessario e i cannoni potevano sparare solo un numero limitato di colpi. Tutto questo perché il Governo aveva deciso di dare la priorità assoluta al BEF in Francia, addirittura inviando dopo il 10 maggio altre truppe di rinforzo, tra le quali la 1ª divisione corazzata.

Gli stessi LDV rappresentavano, forse, lo scoglio più grosso che Ironside dovette trovarsi di fronte: benché la cifra fosse così grande, i volontari erano principalmente disoccupati, giovani studenti e pensionati che desideravano difendere la propria terra dall'invasore tedesco ma che non avevano mai imbracciato nella loro vita un fucile. Dovevano ricevere un'uniforme adatta, essere adde-

strati come una milizia e soprattutto provvisti di armi e munizioni, oltre che essere sottomessi al controllo dell'Esercito e organizzati in formazioni. Come disse Churchill in un discorso al Parlamento: "In quelle condizioni, i volontari sarebbero capaci a malapena di dare l'allarme nel caso avvistassero paracadutisti o navi nemiche."

Per finire, in Gran Bretagna erano presenti 963 carri armati ma la cifra non rappresentava niente meno che uno specchietto per le allodole: quelli concretamente funzionanti erano 213 mentre i restanti 618 leggeri e i 123 medi rappresentavano soltanto dei rottami poiché risentivano di guasti meccanici, difetti alle torrette, alle sospensioni, ai cingoli o, peggio ancora, erano rimasti senza munizioni, cosa che rendeva circa due terzi di essi praticamente inservibili.[2]

Indubbiamente l'industria bellica britannica, sotto la stimolo del nuovo Ministro dell'Economia di Guerra Huge Dalton, nominato personalmente da Churchill il 15 maggio, avrebbe dovuto fare tutto il possibile per riempire le falle presenti nell'Esercito, in particolar modo avrebbe dovuto potenziare la produzione di armi leggere, munizioni, veicoli e parti di ricambio.

Dal momento, però, che questo non sarebbe stato un processo immediato, la salvezza della Gran Bretagna cadde sulla RAF che avrebbe dovuto tenere lontana la Luftwaffe, la quale non aveva ancora osato attraversare la Manica e bussare alle case degli inglesi.

A partire dal 10 maggio, tuttavia, l'aviazione britannica fu protagonista di un aumento esponenziale di perdite che avevano messo a rischio la difesa dello stesso Regno Unito poiché il Comando Caccia, il reparto più interessato alla salvaguardia dello spazio aereo inglese, fu il maggiormente colpito. Inoltre, il maresciallo dell'aria Sir Huge Dowding non era stato in grado di opporre una seria resistenza al Primo Ministro che acconsentì nel mandare in Francia altri nove squadroni di preziosi Hurricane e uno di Spitfire, nella speranza che le sorti del conflitto si potessero risollevare.

Il destino, però, era già stato scritto e in sole tre settimane gli inglesi persero circa 350 aerei da caccia e 200 piloti, e la cifra non tendeva a diminuire.[3]

Il triste record delle perdite del Comando Bombardieri, il cui comandante in capo era Sir Charles Portal, si raggiunse il 14 maggio quando i bombardieri anglo-francesi tentarono in un grande raid di distruggere i ponti sulla Mosa attraverso cui i tedeschi convogliavano i loro rifornimenti. Il risultato fu la perdita di ben quaranta bombardieri Battles su settantuno.[4]

L'approvvigionamento di nuovi aerei, però, non rappresentava un problema giacché, il 14 maggio, Churchill aveva nominato Lord Beaverbrook, dinamico magnate della carta stampata, Ministro delle Costruzioni Aeronautiche. Il suo energico impulso, che costrinse la maggior parte delle fabbriche ad adottare un sistema di produzione a ciclo continuo e ininterrotto, stava dando i suoi frutti: si era raddoppiata la costruzione di caccia, saliti a sessanta Spitfire e Hurricane alla settimana, numero che sarebbe, poi, arrivato a trecento alla metà di giugno.

La Royal Navy, che sembrava ormai l'unica fonte di salvezza per l'isola, si trovava anch'essa in un mare di difficoltà: malgrado avesse, fino a quel momento, riportato una sola vittoria, quella di Rio de la Plata, aveva subìto una cocente sconfitta nelle fasi iniziali dell'Operazione Weserübung.

Nonostante godesse di una certa superiorità numerica rispetto alla Kriegsmarine, la Marina britannica era sparsa su tutta la Terra e lottava tenacemente per difendere i preziosi convogli che facevano la spola tra le colonie e la madrepatria, rifornendo quest'ultima di risorse indispensabili per combattere contro una Germania che ben presto avrebbe avuto sotto il suo controllo l'intera Europa.

Pound prese in considerazione anche il fatto che, se la Francia fosse caduta, la *Marine Nationale* sarebbe dovuta essere neutralizzata, occupata o distrutta al fine di scongiurare a qualsiasi costo che cadesse nelle mani del nemico; l'Italia di Mussolini, senza dubbio, sarebbe prima o poi scesa a fianco del suo alleato tedesco e ciò avrebbe significato l'apertura del fronte del Mediterraneo e un'elevata priorità nel rifornire periodicamente la roccaforte di Malta.

Per evitare di essere sopraffatti numericamente, ogni nave da guerra operante nel Pacifico avrebbe dovuto dirigersi immediatamente nelle basi della Gran Bretagna, lasciando così la US Navy abbandonata a confrontarsi con un Giappone sempre più agguerrito.

Di fronte alla proposta di Churchill di far ritirare il BEF dalla Francia, Pound rispose che sarebbe stato possibile, anche se era perfettamente a conoscenza del fatto che non tutti i soldati oltre la Manica sarebbero potuti essere rimpatriati e che l'impresa avrebbe necessitato il sacrificio di un nume-

ro indefinito di navi. Ma Churchill insistette affinché venisse fatto tutto il possibile e anche l'impossibile: la Gran Bretagna doveva resistere, ad ogni costo, almeno fino a quando non fossero scesi a fianco degli Alleati gli Stati Uniti. Egli era perfettamente a conoscenza della potenza bellica della Germania, delle scarse difese approntate sull'isola e dell'alto spirito combattivo presente nel popolo inglese e si rafforzò dentro di lui la convinzione, come già era avvenuto per i Capi dello stato maggiore, che il nemico avrebbe di lì a poco lanciato un'invasione.

Il piano di evacuazione[5]

Differentemente da quanto si possa pensare, la prima volta che Gort prese in considerazione la possibilità di una ritirata dal continente europeo fu nella notte tra il 18 e il 19 maggio quando fu svegliato dal generale Billotte in persona, recatosi in visita al quartier generale dell'alleato britannico con un messaggio che Gort avrebbe preferito non ricevere. Egli parlò in maniera ben dettagliata riguardo allo sfondamento operato dai panzer e spiegò che nove o dieci divisioni corazzate tedesche stavano precipitosamente avanzando a sud della retroguardia, dirette, secondo le stime, verso l'estuario della Somme. Se così fosse veramente accaduto, presto Gort e il suo esercito si sarebbero ritrovati ingabbiati su tre fronti e con le spalle rivolte al mare e, per questo, lo stato maggiore del BEF, dopo un'attenta analisi della situazione, riassunse in un documento ufficiale le possibili opzioni e le inviò tramite un dispaccio al Gabinetto di Guerra:

1) Una resistenza a oltranza lungo la linea del fiume Schelda, nell'attesa che le comunicazioni si fossero ristabilite con le altre forze alleate. In seguito, lanciare un contrattacco verso sud;

2) Ritirarsi oltre la Somme per unirsi con le Armate Francesi che si stavano ricostituendo in maniera da erigere una solida (per modo di dire) linea difensiva nella lontana speranza di provare a contenere un qualsiasi attacco tedesco;

3) Ripiegare verso i porti della Manica, gli unici mezzi di rifornimento del BEF, e imbarcarsi frettolosamente con destinazione l'Inghilterra.

Per discutere di suddetti problemi, Gort convocò il suo stato maggiore a Ypres, ordinando a sei tra gli ufficiali maggiori di approfondire la terza eventualità, mentre i restanti avrebbero preso in questione le prime due. Il compito di sviluppare le manovre ricadde sull'ufficiale delle operazioni Lord Robert Bridgeman il quale si mise immediatamente all'opera. Dopo una notte trascorsa in mezzo a mappe, whisky, tabacco e cioccolato, Bridgeman progettò un piano relativamente semplice, sensato e schietto per far arretrare l'esercito verso la costa ed evacuarlo in Inghilterra tramite i porti situati tra Boulogne e Zeerbrugge. Il Gabinetto di Guerra però non era d'accordo sulle intenzioni di Gort e aveva continuato a far pressione affinché il BEF e i francesi contrattaccassero per mandare in stallo l'avanzata dei panzer. Anche se questo si fosse realizzato, alcune unità del BEF sarebbero dovute essere evacuate comunque. Come misura preventiva, Gort impartì al Vice ammiraglio Bertram Ramsay, ufficiale di bandiera del Dover Command, ordini ben precisi al fine di radunare le imbarcazioni necessarie e iniziare a preparare un piano concreto per portare via un buon numero di truppe inglesi.

Il mattino del 21 maggio, il nuovo Comandante Supremo dell'Esercito francese, il Général d'Armée Weygand, arrivò in volo da Parigi a Ypres, per incontrare gli ufficiali intrappolati nella sacca settentrionale. Scopo della sua visita era di spiegare loro una versione alternativa del piano Gamelin, mirata a isolare e annientare le stesse divisioni panzer con due attacchi simultanei da nord e sud, grazie all'apertura di un corridoio tra le linee di rifornimento tedesche (secondo lui scarsamente difese), per permettere una ricongiunzione delle truppe Alleate. Per un tale attacco, gli inglesi avrebbero dovuto sganciare tre divisioni dalla linea difensiva e posizionarle più a sud.

Ma si sa già come andò a finire il contrattacco di Arras.

Nel frattempo, la situazione sul fronte occidentale della sacca si era fatta più critica: la 2ª divisione panzer aveva investito Boulogne, la 10ª divisione panzer aveva fatto la sua comparsa nella periferia di Calais e la 1ª divisione panzer aveva scavalcato il Canale Aa in due punti, a Le Guindal e Saint-Nicolas, per poi terminare la sua corsa a Bourbourg, a soli 16 km da Dunkerque. Più a sud, sempre nei pressi del Canale, la 6ª divisione panzer aveva occupato Saint-Omer e aveva oltrepassato il corso d'acqua, spingendosi fino a Clairmarais, mentre l'8ª divisione panzer avanzava a tutta ve-

locità verso Aire-sur-la-Lys. All'estremità meridionale, il saliente di Arras fu colpito da tre direzioni e, a ovest della città, la 7ª divisione panzer di Rommel aveva già attraversato il fiume Scarpe, costringendo la 3ª divisione meccanizzata leggera a ritirarsi più a nord, in una zona difficilmente difendibile. Sul fianco orientale, invece, la fanteria tedesca forzò lo schieramento dei belgi e li costrinse a ripiegare di una ventina di chilometri su una nuova linea di difesa male impostata attorno al fiume Lys che si estendeva da Menen, attraversava Courtrai e terminava a Desselghem.

La vittoria conseguita dal Gruppo d'Armate B preoccupò il tenente generale Alan Brooke, C-in-C del II corpo d'armata che insistette per l'invio di rinforzi al tenente colonnello Bridgeman, il quale dovette rivisitare il piano di evacuazione poiché Boulogne e Calais erano ormai inservibili. L'ultima occasione vi sarebbe stata, dunque, in quella striscia di sabbia che separava Dunkerque da Ostenda giacché rappresentava il luogo ideale per l'evacuazione.

Il 25 maggio, un giorno dopo l'arresto della marcia dei panzer, Gort capì che, sebbene il nemico si fosse inspiegabilmente fermato, la situazione stava degenerando da malmessa a disperata. Egli sapeva che la 1ª divisione corazzata era rimasta spezzata in due, con la 30ª brigata di fanteria circondata a Calais mentre il resto aveva ripiegato a sud della Somme; non vi erano rinforzi disponibili e perciò Brooke avrebbe dovuto cavarsela con le poche forze a sua disposizione. L'acqua, il cibo, i medicinali e le munizioni iniziavano a raggiungere livelli critici ed entro tre giorni anche le riserve sarebbero state svuotate: l'esercito di re Leopoldo si trovava sul punto del collasso e non avrebbe resistito ancora per molto. Quando, poi, un suo subalterno gli annunciò che il piano del generale Weygand di lanciare una controffensiva francese da sud sarebbe stato messo in atto nel giro di pochi giorni, Gort auspicò che ci fosse un ripensamento, come poi avvenne.

Tutto quello che i francesi avevano assemblato per l'offensiva era, infatti, paragonabile ad appena una divisione e tale spiegamento di forze non avrebbe di certo aiutato a interrompere l'incessante flusso di rifornimenti che fluiva nel corridoio aperto dai panzer. Il piano Weygand, dunque, consisteva solamente in un'idea astratta e irrealizzabile, a tal punto che il generale Blanchard dovette cancellarlo. Vincolato da tutti quei fattori, Gort prese la decisione più importante di tutta la sua carriera militare, decisione che avrebbe determinato una svolta decisiva nel corso della guerra, se tutto fosse andato secondo i piani. Dopo un'ora di acceso dibattito con il suo stato maggiore, egli ordinò alla 5ª e alla 50ª divisione di fanteria di ripiegare immediatamente verso la costa, invece che verso sud, per impedire, o almeno rallentare, un futuro tentativo tedesco di raggiungere il porto e, contemporaneamente, di coprire la ritirata dello stesso BEF.

Per la buona riuscita dell'evacuazione, era necessario che Bridgeman organizzasse la ritirata e la difesa della zona verso Dunkerque, oltre all'ordine di reimbarco; al Dover Command fu ordinato di preparare, controllare e proteggere i convogli, i punti di imbarco e in particolar modo le rotte, minacciate ancora di più dalla presenza delle navi di superficie della Kriegsmarine.

Per impedire alla Luftwaffe di rallentare tutti questi processi, la RAF avrebbe dovuto gettare nel campo tutto quello di cui disponeva: era, infatti, ormai un'idea comune a Londra che, se il BEF si fosse ritirato con ordine e rapidità al tempo stesso, ogni tentativo d'invasione da parte dei tedeschi sarebbe stato messo a dura prova.

Per dirigere le operazioni terrestri, Gort incaricò il tenente colonnello Bridgeman e il tenente generale Sir Ronald Adam, Comandante del III corpo d'armata, che fu riposizionato a contrastare le divisioni tedesche sul fronte occidentale dopo la cancellazione del piano Weygand.

Lo stesso 25 maggio Gort delegò il comandante della 48ª divisione di fanteria 'South Midland', il maggior generale Andrei Thorne, il suo stato maggiore e la 144ª brigata a Dunkerque. Al suo arrivo, fu sorpreso nel vedere che il generale Alfred Fagale aveva predisposto la difesa della zona trincerando i resti della 21ª divisione di fanteria e la 68ª al completo. Thorne, di conseguenza, sistemò la 144ª brigata nella seconda linea. La triade di Adam, Fagale e Thorne seppe sfruttare con acutezza ogni singolo corso d'acqua per ostacolare l'avanzata dei nemici e per meglio evacuare, nell'ordine, il III, il II e il I corpo d'armata, con i francesi che avrebbero funto da retroguardia. Le spiagge selezionate per le operazioni d'imbarco furono la zona di Malo-les-Bains per il III corpo d'armata, la spiaggia più a est di Bray-Dunes per il II e la Panne Bains per il I.

Terminata la prima parte del piano, Gort dovette studiare un metodo per far indietreggiare ordinatamente le truppe entro il perimetro difensivo ma fu preceduto dal generale Blanchard, che ordinò il ritiro delle truppe belghe, francesi e inglesi dietro il divisorio naturale disegnato dai corsi d'acqua Aa, dal Lys e dal canale di derivazione di quest'ultimo, in maniera da formare una solida testa di ponte prima di iniziare l'evacuazione da Dunkerque. Mentre, però, il comandante francese voleva formare una superfortezza difendibile da terra, dal cielo e dal mare, Gort aveva altri piani in mente che consistevano nel ritirare in madrepatria il proprio esercito sconfitto, lasciando i francesi e i belgi a difendere eroicamente le loro terre.

Per questo compito fu selezionato il vice ammiraglio Ramsay, che aveva già evacuato circa 4.000 truppe da Boulogne, un decimo da Calais e 23.000 "bocche inutili" da Dunkerque fino in Inghilterra, nel breve periodo dal 19 maggio al 22. Per il trasporto e l'imbarco delle truppe, il vice ammiraglio aveva raggruppato una consistente flotta di mercantili, principalmente navi di linea idonee alle traversate del Canale e vaporetti, ancorata a Dover, Southampton e Deal. In più, il Dover Command aveva a propria disposizione sei guardacoste, sedici chiatte motorizzate elettricamente, cinque rimorchiatori pesanti di provenienza belga, quaranta navi da carico olandesi e trentadue navi ausiliarie. Fino a quando le installazioni portuali di Dunkerque avessero funzionato, le navi mercantili avrebbero proceduto in convogli mentre i rimorchiatori avrebbero aiutato lo svolgimento delle operazioni nei punti più inaccessibili.

Per sottostare alle richieste di Gort di evacuare il BEF anche dalle spiagge, Ramsay richiese un elevato numero d'imbarcazioni leggere che furono aggregate al Dover Command sotto forma di settantasei barche, di quattro lance passeggeri belghe e di ogni imbarcazione disponibile dalla Small Vessels Pool di Ramsgate. Per la difesa dei convogli il vice ammiraglio, inizialmente, aveva a disposizione solo undici cacciatorpediniere risalenti alla Grande Guerra: soltanto in seguito gli giunsero anche altri caccia, provenienti dalla Polonia, dal Belgio, dall'Olanda e dalla Francia, e navi che sarebbero state in grado non solo di sfidare la Manica ma di intrufolarsi negli stretti porti francesi. Convincendo l'Ammiragliato, Ramsay, infine, ottenne anche il controllo di trentanove cacciatorpediniere di fabbricazione britannica, più la 1ª e la 20ª flottiglia di dragamine, per un totale di circa cinquanta unità.

Dal 19 al 21 maggio, ciò che rimaneva della componente aerea del Corpo di Spedizione Britannico era volato fino in Inghilterra e, quasi contemporaneamente, il 25º gruppo di caccia francese si era ritirato a sud della Somme. Poiché l'aviazione militare francese era intenzionata a difendere le zone maggiormente minacciate dai tedeschi, il compito di fornire copertura aerea diurna e notturna all'evacuazione sarebbe spettato all'11° Gruppo del vice maresciallo dell'aria Keith Park, assieme al 2º Gruppo di bombardieri leggeri, operanti tutti dal Kent. La RAF, però, poteva permettersi l'invio di solamente 169 aerei da caccia diurna (114 Spitfire, 37 Hurricane e 18 Defiant francesi) suddivisi in dodici squadroni: dieci erano stati inviati in Francia il 14 maggio e, in una sola decina di giorni di combattimenti nei cieli francesi, tre di essi furono completamente spazzati via, altri tre avevano gli effettivi ridotti allo stremo e i restanti quattro potevano assemblare all'incirca una cinquantina di caccia. Ciò che più incuteva timore agli inglesi era rappresentato dal fatto che quegli aerei fossero sotto il diretto controllo dei francesi e che il loro destino fosse, quindi, ormai segnato, mentre solamente cinque squadroni di caccia (che comprendevano circa 120 Spitfire) furono assegnati alla difesa dello spazio aereo nazionale.

La maggior parte dei piloti inglesi, però, era già stata duramente provata dagli intensi scontri aerei in Olanda e gli apparecchi avrebbero agito senza il supporto delle stazioni radar, cosa che avrebbe sicuramente penalizzato i difensori.

Gli aviatori britannici si sarebbero confrontati con i veterani della Luftwaffe in uno di quelli scontri che sarebbe presto diventato l'anteprima della battaglia d'Inghilterra.

Il piano di Halder

In confronto alle eventuali complessità che l'Operazione Dinamo avrebbe potuto presentare, i tedeschi elaborarono un piano relativamente semplice per sbarazzarsi della sacca di Dunkerque.

La decisione di Hitler di fermare la Wehrmacht il 24 maggio fu sottoposta a varie critiche da parte dei carristi della 1ª divisione panzer, in quanto ritennero assurdo bloccarsi quando avrebbero potuto occupare Dunkerque già la sera stessa, intrappolando il BEF e le altre truppe.

Tuttavia il Führer diede quell'ordine non solo su consiglio di Göring ma anche perché pensava, a causa di alcuni messaggi che avevano come mittente Guderian, che la 1ª divisione panzer avrebbe esaurito i rifornimenti prima o durante la marcia sul porto indifeso. Ciò che, però, lo motivò principalmente fu la riunione del 21 maggio, durante la quale i suoi tre grandi comandanti avevano dato prova della loro incapacità di cooperare al fine di programmare un'operazione su larga scala in breve tempo. Per questo decise di affidare il compito dell'Operazione Leone Marino ai rappresentanti. Dopo aver letto il rapporto finale della squadra della Sezione L, il 25 maggio convocò per l'ennesima volta i suoi generali a Berlino affinché elaborassero un piano efficace per distruggere ciò che rimaneva delle truppe Alleate.

Eppure, laddove i delegati dell'Heer, della Luftwaffe e della Kriegsmarine erano riusciti a far fronte comune individuando il prerequisito fondamentale affinché l'invasione potesse avvenire con successo, a Berlino regnava ancora un clima di disordine e d'incomprensioni reciproche.

Come durante le precedenti riunioni, i presenti erano Keitel, che, però, sarebbe stato solo un partecipante passivo, Göring, Raeder, von Brauchitsch e un volto nuovo, quello del generale Franz Halder. Egli era diventato il capo di stato maggiore dell'Heer nel 1938 e autore della prima versione del piano '*Fall Gelb*', il Caso Giallo, il 19 ottobre del 1939. La sua versione non era nientemeno che una semplice rivisitazione del piano von Schlieffen, adottato dai tedeschi nel 1914, in quanto prevedeva di sferrare un massiccio attacco frontale ai Paesi Bassi e al Belgio per poi occupare la Francia. Siccome non era questo ciò che Hitler voleva, Halder fu messo in cattiva luce, anche da altri generali come von Manstein e von Rundstedt. Quando il Führer lo convocò a Berlino per discutere della vittoria finale, egli accettò con grande entusiasmo, anche se non pienamente convinto dalle sue parole.

Quando furono tutti presenti, Hitler diede l'ouverture spiegando loro che, al momento, non avrebbero più dovuto occuparsi delle questioni riguardanti l'invasione dell'Inghilterra, ma si sarebbero dovuti concentrare per soddisfare le richieste che la squadra della Sezione L avrebbe presentato, nonostante queste potessero essere costose in termini di materiali, uomini e mezzi.

Dopo i vari panegirici ai delegati delle tre Armi, Hitler illustrò loro quello che Jodl gli aveva riferito la sera prima: bisognava che la Luftwaffe prendesse il controllo dello spazio aereo sulla Manica e che la zona settentrionale fosse ripulita dalle truppe nemiche. Dinanzi agli sguardi incerti e in parte stupiti dei generali, Hitler rispose con parole più comuni: «In primo luogo, bisogna annientare il Corpo di Spedizione Britannico. Per farlo, ho bisogno che voi oggi mi sappiate delineare un piano fattibile per sbarazzarci di quella fastidiosa spina nel fianco.»

Era immaginabile, prevedibile e facilmente intuibile che la prima persona ad aprire bocca fosse proprio Göring, che iniziò il discorso con un sorriso a trentadue denti. Egli ribadì con fermezza e decisione che il colpo finale al Corpo di Spedizione Britannico in Francia lo avrebbe dato la Luftwaffe. Lui credeva che le grosse formazioni di bombardieri avrebbero distrutto non solo fisicamente le truppe ma anche il loro morale o, se ciò non fosse successo, perlomeno evitato che gli inglesi potessero reimbarcarsi e ritornare in Inghilterra. Con le campagne di Polonia, Norvegia e la corsa attraverso le Ardenne, l'Heer aveva accumulato fin troppa celebrità e adesso voleva dimostrare che la Luftwaffe non solo sarebbe stata capace, in un futuro non molto distante, di annientare la RAF dai cieli dell'Inghilterra meridionale, ma avrebbe portato al collasso l'intero sistema del BEF.

Per quanto l'aviazione militare tedesca fosse potente, quasi padrona completa dei cieli d'Europa e alquanto numerosa, non aveva ancora risolto i problemi che, fino ad allora, nessun essere umano era riuscito a eliminare: la capacità di sfidare le condizioni climatiche avverse, uno dei peggiori nemici di un qualsiasi asso dell'aria, e la distanza, fattore che sarà esaminato in seguito.

Le basse nuvole che in quei giorni sostavano sui cieli di Dunkerque non solo impedivano ai bombardieri di effettuare dei raid mortali contro le colonne anglo-francesi, sullo stile di quelli già

effettuati in Polonia, ma non permettevano nemmeno ai ricognitori tedeschi di alzarsi in volo e, per questo motivo, i servizi segreti non ottennero alcuna informazione sugli spostamenti che venivano effettuati dalla controparte britannica. Nonostante Göring fosse il numero due del partito nazista, Hitler non accettò *hic et nunc* il suo piano perché volle ascoltare anche le opinioni degli altri partecipanti e, su consiglio di Jodl, decise di convincere l'irremovibile OKL a preservare le forze aeree in vista degli scontri a venire.

Raeder, forse per la seconda volta, non diede segni di incertezza o dubbi, sebbene covasse ancora molto timore. Si concentrò per formulare un discorso sensato, anche se le parole da lui utilizzate sembravano preannunciare qualcosa di tutt'altro che buono: la Kriegsmarine aveva ottenuto il successo completo nella campagna di Norvegia grazie alle grandi manovre, al mare calmo e al supporto delle portaerei. Ora come ora, due di quelle navi erano nella base navale superprotetta di Kiel, poiché gli aerei dovevano essere sottoposti a manutenzione, mentre le altre due stavano compiendo delle esercitazioni nel Baltico, mirate proprio all'uso dei cacciabombardieri Ju-87 Stuka in funzione antinave. Le altre navi di superficie avrebbero potuto tranquillamente salpare dai porti di Bergen, Stavanger, Kristiansand, Oslo, Wilhelmshaven o Kiel e, in qualsiasi momento, interrompere le linee di rifornimento navali agli inglesi, ma le acque della Manica erano piuttosto insidiose e la Royal Navy non ci avrebbe messo troppo tempo per scendere in campo e schierare tutta la sua potenza di fuoco. Egli, però, dovette farsi coraggio e dichiarò al Führer che, almeno sulla carta, la Kriegsmarine avrebbe potuto tagliare ogni tentativo di fuga del nemico, mentre la Luftwaffe lo avrebbe attaccato nell'entroterra. Sostenne che, entro una settimana, tutte le navi sarebbero state rifornite e pronte a combattere, conscio che non tutte avrebbero potuto fare ritorno.

Hitler parve già più interessato alla questione ma disse che una settimana era troppo.

«Quante e quali navi da guerra potranno essere in linea per domani?» domandò al grandammiraglio. L'OKM rispose che, anche concentrando le energie sul minimo indispensabile, per il 26 maggio la Kriegsmarine non avrebbe avuto un numero così consistente di navi tale da annientare il nemico sulle spiagge o da impedire qualsiasi tentativo di reimbarco.

Il fatto che Hitler ponesse all'ammiraglio quella domanda fece capire agli altri quando avrebbe voluto riprendere l'avanzata. Sulla base degli ultimi marconigrammi ricevuti a Berlino, le navi che la Kriegsmarine avrebbe potuto schierare il giorno seguente erano solamente cinque: i due incrociatori pesanti *Blücker* e *Prinz Eugen*, i due incrociatori da battaglia *Von Schlieffen* e *Von Moltke* e, infine, la corazzata *Bismarck*, tutte ancorate a Wilhelmshaven. Questa piccola flottiglia avrebbe dovuto salpare dal porto proprio quel giorno stesso per una missione nel Mare del Nord ma era stata obbligata a restare ancorata poiché i rifornimenti di carburante non erano stati portati a termine nel tempo prestabilito.

Il piano di Raeder prevedeva di inviare, in un primo momento, le cinque navi da guerra a bombardare il porto di Dunkerque, chiudendo, quindi, ogni via di fuga per i nemici; in un secondo tempo, sarebbero sopraggiunte le navi minori, come cacciatorpediniere e S-boot, per difendere gli altri bastimenti. Tutta la flotta sarebbe ritornata a Wilhelmshaven una volta che la svastica fosse stata vista sventolare sul porto.

Sebbene fosse un piano piuttosto originale ma fattibile, Hitler decise di aspettare gli ultimi due candidati prima di esprimere il giudizio definitivo.

Von Brauchitsch non solo parve piuttosto disinteressato alla questione ma non aveva nemmeno le idee molto chiare visto che predispose un piano veramente assurdo: le divisioni di fanteria del Gruppo d'Armate B avrebbero dovuto formare il 'martello' mentre le divisioni corazzate del Gruppo d'Armate A sarebbero diventate 'l'incudine' di una gigantesca battaglia di annientamento.

Come già citato in precedenza, i tedeschi non ottennero alcuna informazione circa gli spostamenti delle truppe Alleate e von Brauchitsch formulò la sua proposta basandosi sulla peggiore delle ipotesi: se gli anglo-francesi si fossero trincerati sul fronte occidentale della sacca, le divisioni panzer avrebbero sicuramente lamentato pesanti perdite e ciò era inconcepibile secondo lui, poiché tali divisioni avrebbero aperto la strada verso il cuore della Francia in un giorno futuro che si avvicinava rapidamente. Perciò sostenne che sia la Kriegsmarine che la Luftwaffe avrebbero dovuto fornire tutto l'appoggio necessario, se le truppe di terra lo avrebbero richiesto. Ancora una volta, i tre coman-

danti della Wehrmacht non riuscirono a trovare un punto in comune poiché la chiosa del discorso mandò Göring su tutte le furie, il quale credette che von Brauchitsch volesse accaparrarsi tutta la gloria per sé. A calmare la situazione intervenne Hitler, il quale ribadì la necessità di svolgere una campagna lampo ed evitare di perdere tempo prezioso: se si voleva invadere l'Inghilterra, bisognava darle il minor tempo possibile per organizzare le proprie difese ma allo stesso tempo era indispensabile finire la partita con la Francia. Così, aggiunse ancora un parametro alle condizioni delle operazioni: la battaglia di Dunkerque avrebbe dovuto terminare entro e non oltre il 1° giugno. A quel punto entrò in gioco Halder il quale formulò la sua ipotesi sulla base di ciò che i suoi superiori avevano detto: il capo di stato maggiore dell'Heer cercò di convincere il Führer della validità del piano di von Brauchitsch e aggiunse che la Luftwaffe avrebbe ancora una volta appoggiato le truppe di terra secondo la routine della *Blitzkrieg*; i cannoni della Kriegsmarine sarebbero diventati i protagonisti della distruzione del porto, delle difese costiere e delle truppe che si sarebbero riversate sulle spiagge ma solo se la Luftwaffe non fosse riuscita nel proprio intento. "Si tratta di una conseguenza logica. Se il brutto tempo impedisce ai nostri bombardieri di decollare, allora anche gli apparecchi della RAF avranno le stesse difficoltà dei nostri piloti e di certo non si alzeranno in volo per consumare prezioso carburante. Se le acque della Manica rappresentano un problema per le nostre corazzate, è chiaro che lo saranno anche per le navi di grosso tonnellaggio della Royal Navy. Perciò, se colpiamo ora e in massa, il nemico non avrà il tempo necessario per riprendersi dallo shock e per reagire in maniera efficace."

Anche se quella frase non corrispondeva alla realtà dei fatti e non si fondava su alcuna logica sensata, stranamente fu sufficiente per convincere Hitler ad approvare il suo piano. Dopo di che sciolse la riunione ma il Führer, lanciando il suo sguardo magnetico sul grandammiraglio, gli fece capire che per lui il colloquio non era ancora terminato.[6]

Problemi e soluzioni della Kriegsmarine

Egli cambiò atteggiamento, diventando quasi preoccupato quando gli chiese quali erano le probabilità di successo della Kriegsmarine. Raeder si trovò appeso a un filo: da un lato, egli temeva che l'intera operazione si sarebbe potuta trasformare in un disastro o che qualcosa sarebbe potuto andato storto, in quanto aveva particolarmente a cuore i giovani marinai a bordo della corazzata *Bismarck*; dall'altro lato invece egli non poteva più tornare indietro, in quanto aveva accennato al Führer che comunque vi erano i mezzi e gli uomini disponibili per compiere un tale tipo di missione e quindi doveva correre il rischio. Per rispondere onestamente, egli disse che scarse probabilità di successo avrebbero coronato l'impresa della Kriegsmarine e provò, nella maniera più convincente, a spiegarne i motivi:

1) Il divario numerico tra la Royal Navy e la Kriegsmarine era ancora elevato e rappresentava un problema da non sottovalutare;
2) Ammesso che le corazzate e le portaerei fossero rimaste nei porti e al sicuro, non bisognava trascurare la possibile presenza di unità minori e dei cacciatorpediniere, i quali addirittura superavano quelli della Kriegsmarine con un rapporto di 4:1. Per di più, le navi tedesche non avevano ancora trovato un valido rimedio contro i loro siluri;
3) L'aviazione britannica aveva subìto sì pesanti perdite, ma non era ancora stata annientata e i bombardieri potevano rappresentare una forte minaccia. Inoltre nell'area del Kent e dello Stretto di Dover vi erano numerosi aeroporti dai quali sarebbero potuti decollare i bombardieri siluranti o quelli in picchiata, con conseguenze deducibili;
4) La presenza di eventuali campi minati inglesi avrebbe potuto ostacolare le manovre e la navigazione delle imbarcazioni, con la possibilità di colarne a picco qualcuna;
5) La geografia del fondale marino dell'area attorno a Dunkerque non era da trascurare, dal momento che presentava numerose secche, più o meno profonde e di dimensioni variabili. Le navi da guerra avrebbero potuto incagliarsi e quindi rappresentare un valido bersaglio per la flotta britannica;
6) Il fatto stesso che solamente cinque navi di grosso tonnellaggio venissero impiegate per impedire l'evacuazione del Corpo di Spedizione Britannico avrebbe vincolato le operazioni. So-

lamente la *Bismarck*, infatti, possedeva un armamento, una corazza e una velocità tale da renderla quasi invulnerabile al fuoco nemico. Tuttavia contro le mine anch'essa poteva fare poco o niente né sarebbe stata inviolabile se fosse stata attaccata da uno stormo di cacciabombardieri nemici.

Di fronte a tutti quei problemi, Hitler sbottò e ordinò a Raeder di trovare delle soluzioni concrete e attuabili nel minor tempo possibile. Il grandammiraglio, dopo aver riflettuto un attimo, concepì un'unica risposta: affinché l'operazione andasse nel migliore dei modi, cioè che tutto si svolgesse in maniera rapida e possibilmente senza perdite, era necessaria una stretta collaborazione con la Luftwaffe, affinché i Bf-109 fornissero copertura alle navi da guerra tedesche. Il *Von Schlieffen* e il *Von Moltke* si sarebbero impegnati per tenere occupate le eventuali navi britanniche giunte in soccorso dal Mare del Nord mentre il *Blücker* e il *Prinz Eugen* avrebbero fatto la guardia alle navi inglesi provenienti dallo Stretto di Dover. Così facendo, però, la Kriegsmarine non avrebbe potuto assolvere il secondo compito, cioè cannoneggiare via mare le truppe inglesi ormai allo sbando, accelerando il processo di conquista di Dunkerque da parte delle truppe di terra. Di conseguenza, altre navi, possibilmente di piccolo tonnellaggio come incrociatori leggeri, cacciatorpediniere, S-boot e simili, avrebbero preso parte alle operazioni, tutte scortate da numerosi dragamine, per far fronte agli eventuali campi minati del nemico.

Non furono necessarie chissà quali strumentazioni per far capire a Hitler che solamente le navi ancorate a Wilhelmshaven o Bremerhaven sarebbero potute intervenire nei tempi stabiliti giacché le navi dislocate a Stavanger, Bergen, Kristiansand, Oslo, Kiel e Rostock avrebbero impiegato troppo tempo per arrivare a destinazione in orario. Ma quali erano le navi dislocate nei porti più vicini all'obiettivo? Vi erano almeno un paio di dragamine e cacciatorpediniere tra di esse? L'unico modo per scoprirlo fu recarsi direttamente a Wilhelmshaven e verificare personalmente quali bastimenti avrebbero dovuto assistere le altre navi. Raeder inviò un dispaccio all'ammiraglio Günther Lütjens, un comandante che si era distinto durante le operazioni navali della Norvegia, invitandolo a recarsi nel luogo stabilito entro un'ora. Dopo, assieme a Hitler, raggiunse l'aeroporto militare di Tempelhof e salì a bordo dell'aereo personale del Führer. L'Fw 200-C Condor raggiunse la base aerea di Mariensel dove ad attendere i due vi era un lungo convoglio di camion, automobili e motociclette straripanti di SS.

Mentre Hitler si elogiò tra due ali di folla acclamante, Raeder trovò la risposta che cercava ai suoi problemi: ormeggiati nella baia c'erano anche due incrociatori leggeri (l'*Emden* e il *Dresden*) e sette cacciatorpediniere (il *Z9 Wolfang Zenker*, il *Z12 Erich Geise*, il *Z18 Hans Lüdemann*, il *Z20 Karl Galster*, il *Z23 Walter Flex*, il *Z24 Hans Kirschstein* e il *Z26 Kurt Grasshoff*) mentre i marinai degli undici dragamine e delle sei S-boot stavano effettuando le pulizie degli scafi, dei ponti e dei tubi lanciasiluri. Convocato l'ammiraglio Lütjens, Raeder lo informò della missione da compiere e, all'arrivo di Hitler, dichiararono che tutte le imbarcazioni ancorate a Wilhelmshaven e nella baia del Jade sarebbero dovute essere preparate entro la mattina successiva. Il contrammiraglio Paul Zieb, direttore del Dipartimento dei Rifornimenti e dell'Equipaggiamento Navale di Wilhelmshaven, verificò e confermò che i magazzini delle munizioni e i depositi di carburante contenevano materiale a sufficienza per quel tipo di missione. Così, mentre i marinai si organizzavano al meglio per rifornire di ogni necessità i cacciatorpediniere e i dragamine, Lütjens studiò e tracciò la rotta che la flottiglia avrebbe dovuto prendere: rovistando tra gli archivi presenti negli uffici, egli si documentò in maniera sufficiente riguardo alla morfologia del fondale marino, fattore determinante nella scelta della disposizione delle navi. L'accesso al porto di Dunkerque e nella zona che si estendeva da Oye-Plage fino a Nieuwpoort era puntellato di secche, bassifondi e banchi di sabbia che sarebbero diventati delle trappole mortali se una nave di grossa stazza si fosse arenata su uno di essi. Dopo aver speso quasi l'intera notte a trovare una rotta realizzabile, egli raccolse i comandanti delle rispettive navi e li informò del dispiegamento che avrebbero dovuto seguire: suddivisi in tre formazioni di conserva, i bastimenti avrebbero navigato rispettivamente a 10, 15 e 20 km dalla costa, mantenendo una distanza pari a un miglio nautico, così suddivisi: l'*Emden* avrebbe aperto la formazione più prossima al litorale, seguito a sua volta dai dragamine mentre il *Dresden* avrebbe fatto da chiudi fila. La seconda formazione invece comprendeva i cacciatorpediniere, i quali dopo essere giunti alla destina-

zione avrebbero alternato la posizione con i dragamine, e infine le navi da guerra più pesanti si sarebbero tenute a una distanza di sicurezza ma non troppo in maniera sempre da riuscire a tenere la spiaggia e l'area circostante costantemente sotto tiro. Convocati i comandanti delle navi, Lütjens fornì loro i dati della missione. Raeder fece visita alla giovane ciurma della *Bismarck*, incoraggiando i marinai che tutto sarebbe andato per il meglio, anche se dovette constatare che vi era più euforia che timore tra di essi. Lütjens, infatti, lo rassicurò dicendogli che "dopo la prima battaglia, quei ragazzi sarebbero diventati uomini."

La flottiglia tedesca levò l'ancora da Wilhelmshaven alle ore 11.00 del 26 maggio, navigando secondo gli ordini impartiti. Procedevano tutte alla velocità di 22 nodi (all'incirca 40 km/h), rigorosamente a una distanza di un miglio nautico ciascuna. Raggiunta l'estremità orientale della foce della Schelda, Lütjens diede ordine di fermare le formazioni e fece segnalare dalla *Bismarck*, la nave ammiraglia, le direttive finali per l'attacco: i dragamine si sarebbero portati nella zona designata e avrebbero ripulito l'area di circa 500km^2 che si estendeva da Fort Philippe a Nieuwpoort, che egli aveva indicato come sospetta. Le imbarcazioni avrebbero agito senza bandiera, per non richiamare troppo l'attenzione, e al primo contatto con navi da guerra britanniche si sarebbero ritirate immediatamente. Due S-boot, la *S-30* e la *S-34*, avrebbero sostato al largo di Ostenda, pronte a ricevere via segnale luminoso la parola *Sturm* (tempesta), che fu adottata come conferma che l'area indicata sarebbe stata ripulita da eventuali mine e che i dintorni erano relativamente tranquilli. A quel punto, la *Bismarck*, gli incrociatori leggeri e i cacciatorpediniere si sarebbero portati in posizione, in maniera da regalare agli inglesi, la mattina del 28, una sorpresa non molto gradita mentre le altre quattro navi avrebbero fatto da scudo contro i probabili incursori provenienti dal Mare del Nord.

La corsa è iniziata – 26 maggio

Alle ore 06.00 del 26 maggio Hitler decise che era giunto il momento di prendere il controllo dei porti ancora rimasti in mano alleata. Dopo un breve colloquio con il Führer, von Brauchitsch telefonò di persona ad Halder per autorizzarlo a riposizionare l'artiglieria del XIX corpo in maniera tale che il perimetro di Dunkerque fosse sotto tiro dei cannoni, per poter rallentare il flusso del naviglio britannico da trasporto che entrava e usciva dal porto. Alle ore 07.30, un secondo ordine di Hitler fu inviato al quartier generale del Gruppo d'Armate A: bisognava immediatamente mettersi in moto verso Dunkerque, la destinazione tanto ambita dai carristi della 1ª divisione panzer. E in fretta! Nel comunicato c'era scritto forte e chiaro che i combattimenti dovevano perdurare al massimo fino al 1° giugno, senza però andare troppo nei dettagli. L'esito della battaglia della sacca di Dunkerque avrebbe infatti determinato il futuro dell'Operazione 'Leone Marino' ma, poiché quest'ultima era un progetto conosciuto solamente ai vertici della Wehrmacht, Hitler preferì non approfondire.

Dopo un viaggio aereo di circa quarantacinque minuti, la parola arrivò anche al quartier generale della 4ª Armata di von Kluge, i comandanti dei panzer furono avvisati e iniziarono prontamente le procedure di preparazione: come un gigantesco effetto domino, la complessa macchina logistica tedesca si mise nuovamente in moto.

I carri armati furono riforniti di carburante, munizioni, furono effettuati gli ultimi controlli tecnici ai motori, ai cingoli, alle torrette e ai cannoni e infine si disposero in lunghe colonne, pronti a riprendere l'avanzata. Tuttavia, l'intero processo andò avanti per circa dodici ore e, nonostante alcune unità del XIX corpo distassero da Dunkerque tra i 16 e i 27 km, Guderian decise di aspettare l'alba del giorno successivo, per essere sicuro che tutto l'apparato fosse efficacemente funzionante. Le uniche unità che riuscirono tempestivamente a rendersi operative, terminando in nemmeno cinque ore i preparativi, erano il reggimento di fanteria d'élite Großdeutschland, al comando del tenente colonnello Gerhard von Schwerin e il reggimento di fanteria motorizzata 'SS Leibstandarte Adolf Hitler' sotto la guida dell'SS-Obergruppenführer Joseph 'Sepp' Dietrich.

Esattamente poco prima che l'ordine di arresto arrivasse anche all'estremità occidentale del fronte della sacca, il reggimento Großdeutschland aveva stabilito nei giorni precedenti tre teste di ponte, rispettivamente nei pressi di Le Guindal, Saint Nicolas e la Bistade, con quest'ultima che si estendeva fino a Saint-Pierre-Brouck e Le Vert Sifflet. Tutte e tre però furono ritirate, facendo nascere insulti e bestemmie di ogni genere tra i soldati che tanto faticosamente le avevano costituite. Dopo

un devastante bombardamento di artiglieria, gli elementi del reggimento iniziarono l'attacco in direzione di Bourbourg e Cappellebrouck ma le difficoltà si presentarono fin da subito: le città erano difese rispettivamente dal I/137º e dal III/137º reggimento di fanteria e il terreno attraverso il quale i tedeschi avrebbero dovuto passare era stato in gran parte allagato. Per di più, i francesi erano riusciti a posizionare i cannoni dei III/35º e V/235º reggimento di artiglieria divisionale in maniera da bloccare qualsiasi tentativo di penetrazione in quel settore. L'attacco iniziò poco prima di mezzogiorno e si protrasse per cinque o sei ore, durante il quale gli uomini del Großdeutschland diedero prova delle loro abilità. Tuttavia il coraggio dimostrato in battaglia risultò pressoché inutile contro i proiettili d'artiglieria. I risultati ottenuti in quella zona furono poco rilevanti se non nulli e perciò, dopo aver subìto pesanti perdite, von Schwerin diede ordine di sospendere l'offensiva, per evitare di trasformare la battaglia in un'inutile carneficina.

Mentre il Großdeutschland fallì nel perseguire i propri obiettivi, più a sud le cose andarono decisamente meglio per i tedeschi. La collina di Watten, l'omonima città e la foresta a sud di essa furono martellate dall'artiglieria del reggimento 'SS Leibstandarte Adolf Hitler' mentre la fanteria germanica iniziò a infiltrarsi nella foresta di Ham, sorprendendo completamente i difensori. Si scatenò una guerriglia casa per casa e solamente gli elementi motorizzati francesi riuscirono a fuggire all'accerchiamento. I tedeschi proseguirono la loro avanzata fino a Bollezeele quando un contrattacco francese operato da due reggimenti di riservisti supportati dall'artiglieria mise in seria difficoltà gli attaccanti, costringendoli a ritirarsi fino a Watten, mentre la città e la collina restavano saldamente in mano tedesca.

Nella punta sud-occidentale del BEF i battaglioni della 2ª divisione, largamente sparpagliati lungo il Canale La Bassée, si trovarono a fronteggiare due divisioni motorizzate delle SS, la *Verfügungs* e la *Totenkopf*, le quali attaccarono senza dispendio di energia, limitandosi a stabilire delle teste di ponte in numerosi punti del canale. Non essendo ancora pronte le divisioni corazzate, era inutile che le SS si spingessero troppo dentro la sacca in quanto non sarebbero riuscite comunque a effettuare uno sfondamento decisivo. La *Verfügungs* attraversò il Canale dell'Aire partendo dall'omonima città e marciando in direzione di Saint-Venant ma, non appena entrarono nel loro raggio d'azione, gli inglesi del 6ª brigata aprirono il fuoco e i tedeschi, dopo aver capito che non sarebbero riusciti a prendere la città, si ritirarono fino al Canale nei pressi di Le Bray. I difensori tentarono allora di spazzare via la testa di ponte tedesca organizzando un contrattacco. Gli scontri perdurarono tutto il giorno e particolarmente colpito fu il fianco sinistro dello schieramento inglese, il I battaglione Royal Welch Fusiliers, che dovette ripiegare su Saint-Venant con più della metà dei suoi effettivi morti o prigionieri. Era da aspettarsi una simile disfatta in quanto le condizioni logistiche erano proibitive e la scarsità di munizioni non giocava a favore degli inglesi. Più a sud, nella zona di Béthune, la *Totenkopf* mosse l'attacco in direzione del saliente, saldamente difeso dalla 4ª brigata. Infatti, quando ricevette l'ordine di ritirare la testa di ponte facilmente conquistata il 24 maggio, gli inglesi ne approfittarono per inseguire le SS, riconquistando i territori perduti. Adesso si doveva ripetere tutto da capo. I difensori erano determinati e combatterono con tenacia e risolutezza, difendendo la città con ogni uomo in grado di sparare. Il 2º e il 3º reggimento di fanteria *Totenkopf* dovettero aprirsi un varco nello schieramento nemico a caro prezzo in termini di soldati ma alla fine della giornata sulla sponda occidentale del La Bassée non vi era più nemmeno l'ombra dei soldati britannici. Il 1º reggimento invece fu incaricato di attraversare il fiume e ci riuscì, intrufolandosi nel Bois de Pacqueaut ma fallì nel spingersi oltre. Nella notte, il resto della divisione si ricongiunse con il 1º reggimento che aveva stabilito il saliente nello schieramento avversario e lo consolidarono. Nella punta meridionale, tutti i tentativi da parte delle divisioni di fanteria tedesche di attraversare il fiume Scarpe o il Canale Haute Deule, quest'ultimo bersaglio della 12ª divisione, furono eroicamente fermati, ma con un dispendio di munizioni troppo elevato.

Mentre sui fronti meridionale e occidentale la situazione aveva raggiunto una certa stabilità senza particolari successi per gli attaccanti, sul fronte orientale della sacca si manifestarono i problemi più seri. Nella notte tra il 25 e il 26 e ancora durante la giornata del 26, 2.000 vagoni furono raggruppati sulla via ferrata che correva da Roulers a Ypres per formare una colossale barriera anticarro, segno che i belgi stavano facendo tutto il possibile per far guadagnare tempo ai loro alleati. Ben-

ché il Gruppo d'Armate B non avesse a sua disposizione nemmeno un carro armato, quest'opera monumentale si dimostro piuttosto utile ai difensori: sistemati sotto i vagoni, i fucilieri belgi tessero un'imboscata alla 14ª divisione di fanteria tedesca la quale mandò all'attacco un solo reggimento. Nel giro di venti minuti, l'offensiva germanica andò in stallo e gli attaccanti si ritirarono. Agli occhi dei belgi si trattò di un vero miracolo mentre dal punto di vista del comandante del IX corpo d'armata, il generale di fanteria Hermann Geyer, tutto era stato previsto. Alle pattuglie di ricognizione non era sfuggita quella barriera comparsa improvvisamente durante la notte e Geyer volle sperimentare quanto avrebbe resistito contro la fanteria. Invece di mandare quattro divisioni, ne inviò solamente una e di quella entrò in azione solamente il 53º reggimento. Tra Geluwe e Izeghem e tra Nevele e Ronsele la linea del fronte barcollava e, sotto l'incessante pressione dei tedeschi, crollò. La 1ª divisione Cacciatori delle Ardenne tentò di ripristinare la situazione lanciandosi in un contrattacco contro la 225ª divisione tedesca a Vinkt. Questo spostamento si tradusse in un invito a nozze per la 256ª divisione di fanteria la quale si aprì la strada attraverso il canale di derivazione del Lys a Balgerhoeke. Ormai senza più riserve, tre reggimenti stanchi prelevati da alcune divisioni ormai prossime al collasso furono spediti velocemente a riempire i buchi mentre nella retroguardia le truppe ausiliarie crearono una nuova linea di difesa mettendo in batteria alcuni cannoni da 75 mm risalenti alla Grande Guerra e prelevati da alcuni centri di addestramento.

Mentre la prima linea retrocedeva, le comunicazioni con le truppe britanniche a ovest di Menin furono perse temporaneamente. A mezzogiorno, il Comando belga consegnò al Capo della Missione Francese una nota riguardo alla situazione dell'Esercito: 'Il Comando belga le chiede di informare il comandante in capo dell'Esercito Alleato che l'Esercito Belga è in una situazione seria e che il comandante in capo intende proseguire il combattimento fino a quando le risorse lo permettano. Il nemico attualmente attacca da Eeclo a Menin; l'Esercito ha quasi raggiunto il limite della sopportazione.'

Il comandante in capo dell'Esercito Belga non ottenne però nessuna risposta.

Alle 18.00, il generale Blanchard arrivò nella sede del Re e si presentò come il successore del generale Billotte. Fece sapere che gli inglesi si stavano ritirando dietro la linea Comiens-Ypres e che l'unica risorsa disponibile per colmare il gap che si sarebbe venuto a creare tra i due eserciti era una piccola divisione meccanizzata leggera che in tutto contava una quindicina di carri armati. Peraltro l'impossibilità di mettersi in contatto con Gort non permise a Re Leopoldo di scoprire le sue reali intenzioni. Mentre però lui e Blanchard colloquiavano, il Comando belga si preoccupò di inviare un dispaccio al quartier generale di Gort, enfatizzando il testo scritto per lo stesso telegramma consegnato alla Missione Francese: "Oggi, 26 maggio, è stato lanciato un attacco molto violento contro l'Esercito Belga sul fronte Menin-Nevele e al momento attuale i combattimenti continuano in tutta la regione di Eeklo. In mancanza di riserve, non possiamo estendere i confini, notificati il giorno precedente, ancora più a destra. Siamo costretti a malincuore a comunicare che non abbiamo più alcuna forza a nostra disposizione per sbarrare [al nemico] la strada da Ypres. Inoltre, la ritirata sull'Yser è impossibile, in quanto, senza provocare perdite al nemico, significherebbe la distruzione delle nostre unità in grado di combattere molto più rapidamente rispetto a una resistenza a oltranza.

Gli allagamenti tra le Fiandre Occidentali e l'Yser non sono ancora stati avviati. I fossati per le operazioni di drenaggio sulla riva orientale sono stati riempiti. Tutti i compiti preparatori per l'allagamento sono stati completati. L'ordine di inondare la riva orientale dell'Yser e della regione è stato dato alle nove di mattina del 26 maggio. Va osservato che l'allagamento risulterà piuttosto lento, in quanto questa è la stagione delle basse maree. Fino ad ulteriori istruzioni, non ci saranno inondazioni a nord del Canale di Passchendaele."

Gort lo ricevette tramite il Capo di stato maggiore, il generale Michiels, il quale gli sottolineò che non vi erano più riserve disponibili per i belgi mentre ogni tentativo di ritirata dietro il fiume Yser si sarebbe concluso in un inutile sacrificio di soldati; ciò avrebbe spalancato le porte al nemico per un eventuale aggiramento delle forze Alleate passando per la strada costiera. Anche Sir Roger Keyes fece recapitare a Gort le preoccupazioni provenienti dall'Alto Comando dei loro alleati, i quali chiedevano di inviare rinforzi e lanciare un contrattacco. Tutto questo per il C-in-C del BEF era assolutamente impossibile poiché mancavano le munizioni per l'artiglieria e non vi erano divi-

sioni a sufficienza per riempire i buchi e contrattaccare. Egli, per adempiere alle richieste dei belgi, commissionò le due divisioni di fanteria che avevano affrontato la 7ª divisione panzer alcuni giorni prima, cioè la 5ª e la 50ª: la prima, che già si trovava a nord del fiume Lys, fu schierata tra Ypres e Comine e giunse sul posto appena in tempo, trovando la città completamente indifesa che ormai si stava disintegrando sotto i colpi dell'artiglieria nemica; la seconda, di cui la 150ª brigata faceva da avanguardia, non avrebbe potuto raggiungere la destinazione se non il giorno seguente, assieme a due reggimenti di artiglieria e dei grossi calibri del I corpo d'armata.

Mentre al fronte infuriava la battaglia, poco prima delle sei di sera l'Ammiragliato trasmise il messaggio che scandì l'inizio effettivo dell'evacuazione: "L'Operazione Dinamo deve iniziare." La prima nave, il vascello da trasporto armato *Mona's Isle*, salpò da Dunkerque la sera stessa e giunse a Dover il mattino successivo dopo che il suo equipaggio e i 1.420 rifugiati sperimentarono l'inferno: la barca entrò nel porto durante un bombardamento aereo e fu un vero miracolo che con quella miriade di bombe che fischiavano e cadevano dal cielo non venisse colpita. Fu poi bersagliata dall'artiglieria tedesca poco oltre Gravelines e tenuta sotto tiro per parecchio tempo nuovamente dai caccia della Luftwaffe, i quali mitragliarono a più riprese e con la stessa intensità il ponte della nave. Quando giunse a destinazione, il barcone fu immediatamente raggiunto dai soccorsi i quali contarono 23 morti e 60 feriti.[7]

I panzer rombano – 27 maggio

La rocambolesca avventura vissuta dal *Mona's Isle* fu equivocamente interpretata da buona parte dei gestori delle questioni navali riguardanti l'evacuazione. La notizia che il barcone fosse stato colpito più volte dall'aviazione tedesca arrivò come il telefono senza fili perfino nei sotterranei del castello di Dover, quartier generale del vice ammiraglio Ramsay. In tutta la gerarchia si sviluppò lo sgomento di una catastrofe imminente ed è ormai risaputo che più si è affannati e impauriti, più aumenta la probabilità di commettere errori. Molti infatti sovrastimarono la capacità offensiva della Luftwaffe, calcolando che continuando di quella lena sicuramente avrebbero perso più della metà della flotta da trasporto. In realtà gli inglesi erano molto lontani dalla verità concernente lo status dell'aviazione tedesca ma di questo se ne parlerà in seguito. Un'altra notizia, che non fece altro che aggravare la situazione e che però fu amaramente confermata, arrivò molto prima dell'ingresso del *Mona's Isle* nel bacino di Dover: Calais era caduta. D'altra parte era ormai un destino che prima o poi avrebbe dovuto compiersi. Le truppe anglo-francesi erano troppo inferiori di numero per difendere tutta quella zona e, nel vero senso della parola, combatterono fino all'ultimo colpo. Alle 14.30 del 26 maggio, la 10ª divisione panzer circondò la cittadella isolandola dal porto e dopo un'ora e mezza di fuoco e fiamme i difensori stremati gettarono la spugna e si arresero. La zona portuale invece resistette fino alla prima ora del 27 maggio, quando il guardacoste *HMS Gulzar* lasciò la zona, consegnando in mano ai tedeschi soltanto un mucchio di macerie brucianti.

Ai britannici non servì la scienza per comprendere che assieme alla città il nemico aveva preso possesso di una serie di batterie costiere o che avrebbe potuto installarne di proprie, a medio o lungo raggio. Quelle supposizioni furono presto verificate: la motonave *Sequacity*, navigando solamente a 2 km dalla costa, ricevette quattro cannonate che ne segnarono la fine mentre il suo equipaggio di 13 uomini fu salvato da un vaporetto che si trovava nei paraggi nel momento dell'affondamento e che rimase colpito a sua volta. La mattina presto del 27 un convoglio di cinque navi mercantili francesi, partito da Dover non appena ricevuta la notizia che l'evacuazione era iniziata, divenne un attraente obiettivo per gli artiglieri tedeschi i quali spedirono sul fondo della Manica un battello e costrinsero i rimanenti a tornare da dove erano partiti e a mani vuote. Era allora giunto il momento di cambiare strategia: la rotta Z copriva una distanza di soli 63 km da Dunkerque e le navi che avrebbero dovuto percorrerla si sarebbero dirette fino a pochi chilometri da Calais per poi navigare verso est, in direzione del porto. Considerando che nella notte del 25/26 maggio i posamine avevano organizzato ben 33 campi minati con oltre 5.000 mine, quella sarebbe stata la rotta più sicura, poiché il denso sbarramento di cariche esplosive avrebbe tenuto lontani sottomarini e navi tedesche. Adesso però quel percorso era inutilizzabile nelle ore diurne per via dell'artiglieria tedesca che minacciava i navigli passanti nei pressi di Calais; la rotta Y era invece quella più lunga, quasi più del dop-

pio (140 km di distanza), rispetto alla Z e prevedeva una circumnavigazione dei campi a nord fino a Kwinte Buoy, a nord di Ostenda, prima di puntare le navi verso il Passo di Zuydcoote e raggiungere Dunkerque. In questa maniera però le navi da salvataggio sarebbero state esposte non solo alla Luftwaffe ma anche alle S-boot e alle altre possibili navi di superficie della Kriegsmarine operanti in quel settore; infine vi era la terza opzione ovvero la rotta X, un tracciato alternativo che era a metà tra i due precedenti e con esso, poiché attraversava proprio i campi minati inglesi, vi era la sicurezza di non essere attaccati né dalle batterie costiere né dalla marina nemica. Alle 11.00, Ramsay spedì l'incrociatore antiaereo *Calcutta*, nove cacciatorpediniere (*Vimy*, *Worcester*, *Anthony*, *Sabre*, *Montrose*, *Mackay*, *Codrington*, *Delight* e *Imogen*), due navi da trasporto, tre dragamine (*Brighton Queen*, *Devonia* e *Gracie Fields*), e cinque o più navi da carico olandesi, che erano riuscite a fuggire in tempo prima che arrivassero i tedeschi. Verso mezzogiorno Ramsay ricevette un allarmante messaggio radio proveniente dal capitano William George Tennant, l'Ufficiale Superiore della Marina a Dunkerque: "Il porto è ormai inservibile. L'evacuazione dovrà procedere dalle spiagge adiacenti ad esso. Sono necessarie tutte le imbarcazioni che potete fornirci altrimenti il processo, domani notte, diventerà problematico."

Si trattò di un vero colpo basso che fece svanire tutte le speranze di un'evacuazione rapida, come la si era pensata nei piani. Imbarcare le truppe dall'arenile sarebbe stato un compito che avrebbe richiesto parecchio tempo e nelle acque poco profonde di Dunkerque nessuna nave di grosse dimensioni avrebbe potuto avventurarsi. Sebbene a Ramsgate e Sheerness si stesse lavorando parecchio per allestire una flotta del genere, nel porto francese non vi erano ancora navi adatte a tale scopo. La seconda parte del messaggio fu invece motivata dal generale di brigata Geoffry Mansregh, funzionario amministrativo del II corpo d'armata, il quale era ben consapevole che i tedeschi avevano ripreso l'avanzata e che comunicò a Tennant che i loro carri armati sarebbero piombati sulla città entro 24, massimo 36 ore. Al quartier generale di Ramsay però il messaggio di Tennant giunse accompagnato da una serie di false voci riguardanti la caduta della cittadella in mano nemica e aggiungevano addirittura che le imbarcazioni in navigazione facevano segno a tutti i bastimenti di invertire la rotta e rientrare in Inghilterra. Effettivamente Dunkerque era messa davvero male. Dalle prime luci fino verso mezzogiorno, la Luftwaffe compì 12 incursioni che fecero cessare ogni attività nella zona portuale. Dapprima gli He-111 (KG 1, KG 4 e KG 54), poi i Ju-87 (StG 2) e, infine, i Do-17 (KG 2 e KG 3) sganciarono oltre 30.000 bombe incendiare e 15.000 ordigni dirompenti, danneggiando irrimediabilmente il deposito della scorta di acqua, polverizzando i magazzini, i sette bacini di carenaggio e le zone per gli attracchi. I vaporetti francesi *Côte d'Azur* e *Aden* furono entrambi colpiti, il primo dagli He-111 e il secondo dai Ju-87. Gli inglesi videro precipitare sul fondale un dragamine e il guardacoste *Worthtown*. Il capolinea della stazione ferroviaria venne avviluppato e poi incenerito dalle fiamme mentre le banchine cessarono di esistere. I Do-17 completarono la devastazione del porto puntando alle raffinerie di Saint-Pol. Se il giorno precedente spesse nuvole avevano ostacolato i movimenti degli aerei in quell'area, adesso a mezzogiorno tutta la città era ricoperta da una cappa di fumo nerastro che si innalzava fino a 3.500 metri di quota, mentre gli incendi si allargavano a macchia d'olio trasformando Dunkerque in una specie di radiofaro, pronto ad attirare su di sé sia i difensori sia gli aggressori. Con il porto fuori uso, l'evacuazione dovette procedere dalle spiagge. I nove cacciatorpediniere non accostarono troppo alla costa per paura di incagliarsi e mandarono le loro scialuppe di salvataggio mentre i dragamine raccattavano i soldati che erano più a rischio di annegamento. Dei 20.000 uomini che difendevano il perimetro di Dunkerque, solo 7.669 furono tratti in salvo e raggiunsero l'Inghilterra. Tutti gli altri avrebbero fatto la fine dei topi il giorno seguente.

Nel frattempo sul fronte occidentale le piccole scaramucce che si svolsero il 26 furono come un campanellino d'allarme per gli anglo-francesi e fecero capire loro che i tedeschi avevano intenzione di togliere di mezzo la sacca. Nell'estremità nord, il settore difeso debolmente dal 137º reggimento di fanteria francese fu investito dalla 10ª divisione panzer, la quale attraversò il Canale Aa a bordo di ponti improvvisati dal 49º battaglione del genio e si scagliò contro la fanteria che il giorno precedente si era asserragliata a Bollezeele. La difformità in termini di numeri e di potenza di fuoco era in favore degli attaccanti, benché i francesi avessero a loro disposizione tre battaglioni di artiglieria.

Sfruttando la geografia del luogo, i tedeschi attaccarono la città da nord e da sud con la fanteria mentre i panzer rimasero nei campi a picchiare con i loro cannoni le postazioni difensive nemiche. Nonostante le incitazioni di Guderian e un ben preparato fuoco di sbarramento, i risultati ottenuti furono piuttosto scarsi e poiché egli aveva proposto di far riposare il reggimento delle SS 'Leibstandarte Adolf Hitler', non poté contare sul loro appoggio e sulla loro tenacia per spingersi oltre. A fine giornata, ciò che rimaneva dell'artiglieria e della fanteria francese fu ritirato a nord-est a Drincham, nella speranza che i panzer volessero proseguire in direzione di Esquelbecq. Ancora più a nord, la 1ª divisione panzer aveva raccolto le sue forze durante la notte e quando sorse il sole, i carri armati iniziarono l'attacco a nord di Bourbourg, dove il reggimento Großdeutschland aveva fallito. Con molta sorpresa, i ricognitori e l'avanguardia della divisione individuarono presto un buco nella linea di difesa tenuta dal II/137º e dopo poco le due colonne del 1º e 2º reggimento panzer si scontravano con i pochi soldati francesi, che furono sopraffatti. Attraversato il Canale Aa, i carri armati si aprirono a ventaglio, puntando a nord verso Gravelines e a sud verso Bourbourg, distruggendo qualsiasi cosa si interponesse sul loro cammino. I francesi subirono pesanti perdite e dovettero aspettare la notte prima di ritirarsi su una seconda linea difensiva molto improvvisata che andava da Mardick a Bergues, passando per Spycker. Le colonne corazzate tedesche si voltarono definitivamente verso nord ma fallirono nel conquistare Fort Philippe e Gravelines e ci rinunciarono, limitandosi ad accerchiare le città e isolarle. Il generale Friedrich Kirchner ricevette l'ordine dal suo superiore di non spingersi troppo oltre per non riportare troppe perdite e di aspettare la 2ª divisione panzer che era in marcia e sarebbe presto giunta sul luogo per fornire supporto. Sebbene tutti gli obiettivi primari che Guderian si era prefissato non furono raggiunti e i successi ottenuti non furono così clamorosi come si aspettava, una cosa era ormai certa: adesso Dunkerque e le spiagge adiacenti erano finite sotto il tiro dell'artiglieria del XIX corpo d'armata e sarebbe bastata una parola del comandante per ridurre in polvere ciò che ancora rimaneva delle strutture.

Fu, però, nel settore centro-meridionale dove la battaglia si combatté più furiosamente che mai. La 48ª divisione di fanteria era schierata in modo da difendere la strada che da Bergues collegava Wormhout, Cassel e Hazebrouk e, tra Cassel e Hazebrouk, gli inglesi possedevano due avamposti fortificati, ad Arneke e a Ledringhem. Il primo, situato più a occidente della linea, era difeso dal II/144ª brigata, a difesa del fianco sinistro della divisione. I tedeschi mossero l'offensiva con forze piuttosto preponderanti: l'8ª divisione panzer e la 29ª divisione di fanteria motorizzata. I britannici riuscirono a respingere i reiterati assalti della fanteria ma alla fine il battaglione fu letteralmente decimato e dovette ritirarsi. Una colonna corazzata dell'8ª divisione però, evitando di ingaggiare il nemico in un combattimento che non avrebbe potuto vincere, riuscì a spingersi in profondità dietro la linea avversaria, occupando prima Zermezeele e fermandosi a Le Peckel. La 6ª divisione panzer accompagnata dalla 20ª divisione di fanteria motorizzata riuscì invece a intrufolarsi senza colpo ferire dietro la 144ª brigata, iniziando una manovra di aggiramento a nord di Wormhout. Sia quella città che Cassel si trovarono nel centro del mirino dell'artiglieria tedesca e furono assaltate con carri armati e fanteria di supporto. La prima cadde quasi subito poiché la 144ª brigata aveva iniziato a ritirarsi verso nord mentre nei pressi di Cassel gli inglesi avevano organizzato il perimetro della città con una serie di fortini improvvisati: due di essi erano a Zuytpeene e a Bavinchove. I tedeschi dapprima si limitarono ad aggirarli, avendo come obiettivo primario la città. Ma poiché essa si trova su una collina dalle pendici piuttosto ripide, tutti i tentativi di conquistarla si rivelarono inefficaci. Anche quando i carri tentarono di aggirare la città da nord-ovest furono fermati e respinti dal 2º reggimento Gloucestershire. Nemmeno i mortai riuscirono nell'impresa poiché l'artiglieria inglese li costrinse a trovare riparo. Così, frustrati per il fallito obiettivo, l'8ª divisione panzer e la fanteria si impegnarono per mettere a tacere i britannici a Zuytpeene e a Bavinchove, riuscendo positivamente nell'impresa verso le sette di sera. Sfruttando quel poco di luce disponibile, una colonna tedesca si diresse a sud, verso Hondeghem, ma dopo che ricevette qualche scarica di artiglieria si arrestò. A sud della città, a difesa di Hazebrouck, la 44ª divisione di fanteria riuscì nell'intento di mantenere la posizione e fu forse l'unica che riuscì a rimpiazzare i vuoti con la propria 131ª brigata, la quale arrivò il mattino stesso e prese posizione tra la città e Le Grand Hasard. Solo Morbecque fu conquistata dagli aggressori ma si trattò di una vittoria pirrica.

Più interessante invece fu la situazione in quei 32 km di fronte che andavano dall'Aire a La Bassée ed erano occupati dalla 2ª divisione di fanteria, la quale aveva ricevuto ordine diretto da Gort di resistere a qualsiasi costo poiché una sua resistenza avrebbe permesso al resto del BEF e della 1ª Armata francese di ritirarsi a nord del fiume Lys. Se avessero fallito, i tedeschi avrebbero potuto spingere le loro divisioni corazzate verso est per incontrare le divisioni di fanteria, tagliando in due il grosso del Corpo di Spedizione Britannico e isolando di conseguenza anche la 1ª Armata. Per ironia della sorte, la 2ª divisione si trovava davanti a tre divisioni corazzate tedesche (da nord a sud in ordine erano la 3ª, la 4ª e la 7ª) e due divisioni delle SS (la *Totenkopf* e la *Verfügungs*). Come se ciò non bastasse, tutta l'artiglieria anticarro era stata ritirata a difesa di Dunkerque mentre il 75% dei cannoni campali furono riassegnati al II corpo d'armata. Inoltre il nemico possedeva già alcune teste di ponte e ciò rendeva ancora più rischiosa la situazione. Già molto prima che spuntasse il sole, l'artiglieria germanica aveva aperto il fuoco contro le postazioni saldamente in mano alla 2ª divisione, seminando caos e scompiglio tra la prima linea. All'alba, ondate di Ju-87 si ripercossero sulle principali città tra le quali Saint-Venant, Saint-Floris e Robecq. Terminate le incursioni aeree, i panzer attaccarono. Il 1º Royal Welch Fusiliers era stato rinforzato con una parte del II battaglione Durham Light Infantry ma poco fu fatto per rinforzare la guarnigione che proteggeva la strada tra Saint-Venant e Robecq, dove era stazionata una compagnia del 1º Royal Welch. La 3ª divisione panzer collaborò perfettamente con la *Verfügungs* per annientare la 6ª brigata e ci riuscì quasi completamente: le SS, partendo dalla testa di ponte, si diressero verso nord dove attraversarono il Lys a bordo di gommoni e altre imbarcazioni di fortuna nei pressi di Houleron. Dopo essersi assicurati che a Thiennes non vi fossero truppe nemiche, si precipitarono verso sud, attraverso la Rue de Tannay fino a pochi chilometri da La Croix Mairesse. La 3ª divisione panzer nel frattempo aveva fatto avanzare i carri oltre il Canale ed era riuscita senza troppe perdite a isolare Saint-Ventant. Il 5º reggimento panzer e il 3º reggimento di fanteria assaltarono la città da sud e sud-ovest mentre il 6º reggimento panzer la circondò da est. Gli inglesi subirono perdite elevate e furono costretti a ripiegare verso nord. Quando però tentarono di attraversare il Lys, furono annientati dai fanti della *Verfügungs*, che pare li stessero aspettando. La compagnia isolata a Robecq tentò invano di aprirsi un varco nello schieramento tedesco ma soltanto pochi evitarono la cattura. Visto l'incredibile successo, la 3ª panzer proseguì la sua cavalcata verso est in direzione di Merville. Si trattò di una corsa frenetica che terminò con l'accerchiamento della città e il conseguente intrappolamento del 6º reggimento 'King's Own Royal (Lancaster)'.

Di tutto e di più fu fatto per aprire un corridoio e permettere al battaglione di fuggire ma la fanteria di rinforzo non riuscì nemmeno ad avvicinarsi a Merville poiché fu inchiodata dal fuoco dei panzer. Nel frattempo, una colonna di fanteria motorizzata del II battaglione conquistò la piccola base aerea di Calonne. Essendo difesa solamente da quattro piccoli baluardi, i fanti germanici aggirarono le fortificazioni da sud-ovest e si avvalsero di cariche esplosive per neutralizzarle. Benché non fosse ancora attrezzata, alcuni aerei tedeschi ne approfittarono per scaricare altre truppe di fanteria ma non riuscirono più a decollare poiché l'artiglieria britannica li distrusse al suolo. Alla sera, quando la resistenza a Merville non era ancora stata fiaccata, giunse l'ordine di ritirarsi a nord del Lys. Il 1º Royal Welch Fusiliers assieme al terzo battaglione della brigata, il 1º Royal Berkshire, riuscirono a ripiegare, fuggendo dalla trappola tedesca subendo però perdite incontenibili. Nella zona dove era dislocata la 4ª brigata, i britannici avevano messo in linea il II battaglione Royal Norfolk a Riez-du-Vinage (compagnia A) e a Le Cornet Malo (compagnia B e C), il I/8º reggimento Lancashire Fusiliers a Le Paradis e il 1º Royal Scots a difesa della Rue Delflie, tra Le Paradis e Grand-Voie. Le prime due piccole città erano strategicamente importanti poiché costituivano il nervo centrale di un anello difensivo che accerchiava la zona settentrionale del Bois de Pacqueaut, all'interno del quale, all'insaputa dei britannici, le SS della divisione motorizzata *Totenkopf* ultimarono i preparativi per l'offensiva. Quando l'artiglieria fece tuonare i suoi cannoni, non si limitò a colpire le presunte aree difese dal nemico ma saturò completamente tutta la zona che dal limite del bosco si estendeva fino a qualche chilometro oltre le tre città, colpendo addirittura alcune case della periferia meridionale di Pacault. Il bombardamento fece intuire agli inglesi che questa volta i tedeschi avrebbero agito seriamente e così fu: le SS spuntarono fuori dal bosco e attaccarono attraverso i

campi la cittadina di Le Cornet Malo. Il 2º Royal Norfolk non fu colto alla sprovvista ma avendo contato parecchie perdite non riuscì a tenere la posizione. Invece di ritirarsi, preferì abbandonarsi a una costosa guerriglia urbana: verso mezzogiorno, su Le Cornet Malo era di nuovo calato il silenzio, dopo che le SS ultimarono la conquista casa per casa della città, condotta in certe occasioni anche con la baionetta. Contemporaneamente, la 4ª divisione panzer suddivise i suoi effettivi in due lunghe colonne, con il chiaro intento di accerchiare le truppe inglesi schierate dinnanzi alla *Totenkopf*. Con una brillante manovra a tenaglia, la colonna motorizzata di sinistra (35º reggimento panzer e 12º reggimento di fanteria meccanizzata) si incontrò con la colonna motorizzata di destra (36º reggimento panzer e 33º reggimento di fanteria meccanizzata) a pochi chilometri a ovest di Le Cornet Malo, poiché la prima di esse aveva dovuto sbarazzarsi dell'opposizione offerta dal 1º Royal Scots. Dopo questa vittoria locale agli uomini furono concesse alcune ore di tempo per riposarsi mentre alla *Totenkopf* fu ordinato di tastare il terreno circostante. La divisione eseguì gli ordini mentre in gran segreto battezzò il suolo francese con uno dei riti che erano ormai stati fatti propri dalle SS militanti al suo interno: terminati gli scontri nella città, ciò che restava del 2º Royal Norfolk (la compagnia C) si ritirò assieme alla squadra del quartier generale a Le Paradise. Lì si mise in contatto con quello della brigata all'Epinette e ricevettero la notizia non molto confortante che le loro unità erano state isolate. Con il consueto ordine di tenere la posizione, i superstiti si barricarono in una fattoria che si affacciava sulla Rue de Paradise. Quando verso le 14.00 le SS ripresero l'attacco, si confrontarono con una resistenza senza precedenti. La 14ª compagnia del I/2º reggimento SS non riuscì a penetrare e dopo solo tre ore di sparatorie si esaurirono le munizioni. Intervennero i mortai, l'artiglieria, i cannoni anticarro e i carri armati per sbloccare la situazione. La fattoria fu demolita ma prima che diventasse polvere, i 99 difensori si erano rifugiati in una stalla. Vista l'impossibilità di proseguire il combattimento, si arresero sventolando da una finestra la bandiera bianca. Tuttavia, i tedeschi che si occuparono dei prigionieri non erano quelli della 14ª compagnia bensì quelli della 4ª, sotto il comando del feroce SS *Hauptsturmführer* Fritz Knöchlein. Schierata sul fianco sinistro della 14ª, aveva affrontato in un inconcludente scontro il 1º Royal Scots. I prigionieri furono disarmati e messi in marcia sulla Rue de Paradis, convinti che sarebbero stati portati a Le Cornet Malo. Le SS invece avevano altri progetti per loro: dopo appena 100 metri, gli inglesi furono sospinti verso una fattoria. Il soldato semplice Albert Pooley raccontò in seguito quello che accadde: "… uscimmo dalla polverosa strada francese, attraverso un portone e arrivammo in un praticello dietro un edificio che all'apparenza pareva essere una fattoria. Vidi con uno dei più disgustosi sensi mai provati in vita mia due mitragliatrici pesanti all'interno del prato… erano puntate alla testa della nostra colonna. Le armi iniziarono a sputare fuoco… per pochi secondi le urla e le grida di dolore dei nostri uomini colpiti soffocarono il crepitio delle mitragliatrici. I soldati caddero come l'erba che viene falciata. Provai un dolore bruciante e caddi in avanti. Le mie urla di dolore si mescolarono con quelle dei miei compagni, ma prima di cadere nel mucchio degli uomini vicini alla morte, un pensiero mi trafisse la mente: se solo fossi riuscito ad andarmene da qui, i porci che hanno fatto questo l'avrebbero pagata."

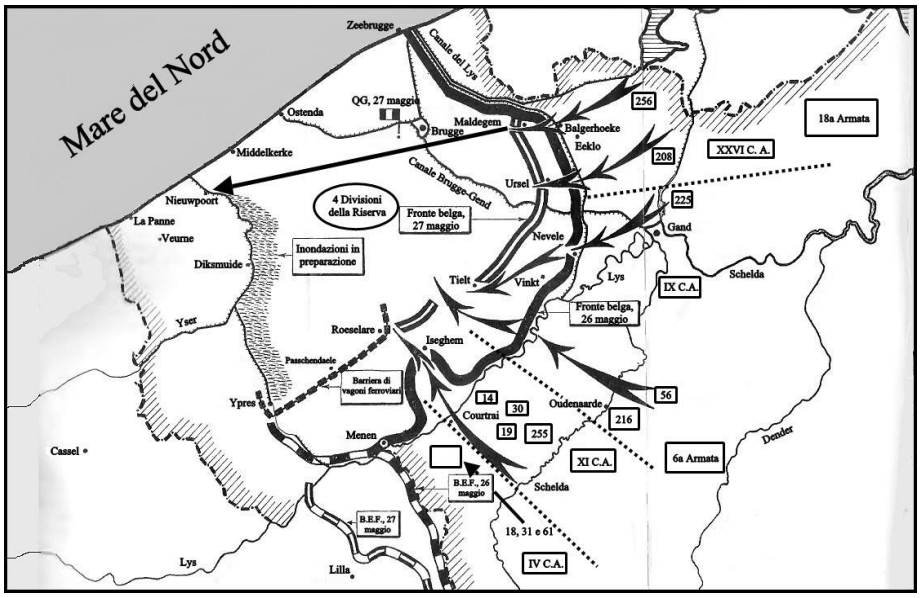
La *Totenkopf* aveva già partecipato ad altri massacri nella campagna di Polonia ma questi vergognosi atteggiamenti non degni di un vero soldato, se perdurati, avrebbero avuto effetti negativi sui soldati della Wehrmacht. Molti comandanti, primo esempio il generale di fanteria Johannes Blaskowitz, avevano infatti espresso le loro opinioni riguardo al barbaro comportamento delle SS: a loro fu risposto dall'alto che le SS non appartenevano all'esercito regolare ma era stato il regime nazista a crearle e ad inculcare nelle loro menti l'ideologia del partito.

Ritornando alla situazione del 27 maggio, sul fianco sinistro della 4ª brigata era stazionata la 5ª brigata di fanteria, tra Béthune e la Bassée. Il II/Dorsetshire aveva preso posizione nella zona di Festubert, il VII/Worcestershire fu schierato a Givenchy e il I/Queen's Own Cameron Highlanders era supportato da una compagnia di cannoni anticarro e il suo compito principale era di difendere Violaines, a pochi chilometri a nord di La Bassèe. A scontrarsi con la 6ª brigata vi era la 7ª divisione panzer al cui comando si sa già chi c'era. Il 37º battaglione di ricognizione assieme al 7º reggimento di fanteria motorizzata era riuscito la sera prima a far confluire delle truppe sulla sponda settentrionale del canale ma aveva fallito nel creare una vera e propria testa di ponte, anche se quest'ultimo

era riuscito a portare alcuni battaglioni sull'altra sponda. Al mattino stesso Rommel in persona si diresse a Cuinchy per constatare la situazione e incoraggiare le truppe. I genieri sfidarono il fuoco dei cecchini e delle mitragliatrici per trasportare una serie di pontoni sui quali costruirono poi un ponte, nello stesso luogo dove gli inglesi lo avevano fatto saltare. La fanteria lo attraversò ma fu bloccata nuovamente e dovette trincerarsi. Rommel diede ordine di edificare un secondo ponte, più grosso e resistente in maniera da far passare anche i carri armati. Le case e le siepi che si affacciavano sulla riva settentrionale furono demolite e incendiate e fu possibile constatare che gli inglesi avevano mantenuto a lungo la posizione a giudicare dalla grande quantità di bossoli trovati. Un contrattacco guidato solamente da sei carri armati, uno britannico e gli altri francesi, e quarantacinque uomini aveva ancora una volta messo in stallo l'avanzata della 7ª divisione panzer e, poiché sull'altro argine i tedeschi non avevano ancora trasferito cannoni anticarro, fu deciso dal comandante di provare a far attraversare il Canale dai carri. Il ponte appena costruito però aveva una forma a zig-zag a causa dei molteplici ostacoli che affioravano dall'acqua e non resistette al peso del veicolo, il quale affondò. Per osteggiare la reazione nemica, Rommel schierò il 25º reggimento panzer sulla sponda meridionale rispetto alla posizione dei fanti i quali poterono godere non solo del supporto corazzato ma anche di qualche obice. Il fuoco tedesco ben mirato mise fuori uso o distrusse completamente tutti e sei i veicoli nemici, a cominciare dal carro guida. Trentanove uomini furono uccisi o feriti e gli altri presi prigionieri. Nel pomeriggio, la 7ª divisione panzer rinsaldò il passaggio sul Canale di La Bassée e potenziò la guarnigione a Givenchy, che nel frattempo era caduta sotto i colpi dell'artiglieria e della fanteria. Dopo aver ottenuto rinforzi dalla 4ª divisione panzer, Rommel ricevette la notizia di avanzare verso Lilla. Come prima mossa, egli diresse la 7ª panzer a impadronirsi di La Bassèe e Violaines, accerchiandole completamente assieme al I/Cameron che si difese con vigore mettendo fuori combattimento ventuno preziosi carri armati tedeschi. L'infuriare della battaglia attorno alla città settentrionale aveva messo in allerta i carristi del VII/4º reggimento Royal Tank i quali, incuriositi dal rumore della battaglia, si erano messi in moto appena possibile e in uno scontro suicida avevano osato affrontare la 7ª divisione panzer. Non appena fu informato dai ricognitori che il nemico contrattaccava nuovamente con carri armati, questa volta in numero molto superiore rispetto a quelli a sua disposizione, Rommel fece schierare le batterie anticarro nella periferia settentrionale di Violaines. Non tutte furono in posizione quando i britannici spuntarono ma non fu necessario poiché già i primi cannoni si erano dimostrati efficaci nel perforare le corazze dei carri leggeri nemici. Impegnati in quel combattimento, i tedeschi alleggerirono la pressione sulle due città assediate e permisero dunque agli scampoli del Cameron e Worchester Regiments di scappare, ritirandosi a Laventie non appena iniziò il crepuscolo. Mentre il II/Dorsetshire teneva con accanimento Festubert, la 7ª divisione panzer fu fatta avanzare verso Lorgies. La compagnia di artiglieria anticarro che era aggregata al Cameron Highlanders venne fatta ritirare dal comandante della brigata, prima che l'avanguardia corazzata di Rommel entrasse in città.

Nel frattempo, sul lato più minacciato della sacca, le quattro divisioni inglesi ancora nel settore meridionale si sarebbero trovate presto in una situazione di svantaggio se non fosse giunto in tempo l'ordine di ripiegare a nord del Lys. La 42ª divisione di fanteria avrebbe lasciato la 125ª brigata come retroguardia sul Canale della Deûle tra Lilla e Marquette mentre la 126ª e la 127ª avrebbero ripiegato. Il compito affidato alla 1ª divisione sarebbe invece stato quello di inviare tre battaglioni in aiuto della 5ª divisione per colmare i vuoti che si erano venuti a creare tra il BEF e l'esercito di Re Leopoldo mentre il restante organico della divisione avrebbe rinforzato la guarnigione di Dunkerque. La 4ª divisione lasciò una brigata sul Lys (la 12ª) mentre le altre due (10ª e 11ª) furono schierate come tampone nella zona più a rischio, tra Ypres e Comiens, e divennero le riserve per il generale Franklyn. Dietro lo schieramento, la 3ª divisione, guidata dall'energico Bernard Low Montgomery, intraprese una marcia di 40 km a bordo di circa 2.000 veicoli di vario genere (dai camion fino alle carrozze a cavallo) e si dispose sul fianco sinistro della 5ª divisione. La ritirata strategica si svolse correttamente mentre non si può dire la stessa cosa della 1ª Armata francese: per evitare di aprire un corridoio tra il BEF e gli alleati che ancora combattevano a sud del Lys, i francesi iniziarono lentamente a ripiegare verso nord ma le cose non andarono come previsto. Marciando a piedi, affamati, esausti, con poche munizioni e tormentati di continuo dalla Luftwaffe, i tre corpi avrebbero dovuto

attraversare il Canale Deule tra Provin e Lilla per poter raggiungere la nuova linea difensiva. Sfortunatamente il IV corpo d'armata riuscì a barricarsi a Seclin, a sud del Canale, e dovette raggruppare i suoi elementi il giorno seguente; il V corpo d'armata fu bersagliato incessantemente dall'artiglieria e, sotto i continui attacchi aerei, dapprima perse le comunicazioni e poi, dall'équipe di comando ai soldati, precipitò in una confusione dalla quale non riuscì più a tirarsi fuori; più fortunato fu il III corpo d'armata il quale riuscì a seguire appena in tempo le divisioni britanniche a nord del Lys.



Lo sfondamento del fronte belga, 26-27 maggio. La grande freccia nera che da Maldegem arriva fino a Nieuwpoort rappresenta la corsa del 418o reggimento accompagnato dal 256o battaglione da ricognizione e dal reparto del genio. Le linee punteggiate rappresentano i confini di operazione dei vari corpi d'armata, quelle che alternano trattini e punti indicano i confini geopolitici. La sigla C.A. indica i corpi d'armata attivi al 26 maggio nei settori della 6a e della 18a Armata mentre i numeri racchiusi da rettangoli indicano le divisioni di fanteria schierate nel medesimo arco di tempo.

La resa dei belgi – 27/28 maggio

Per l'esercito di Re Leopoldo era ormai arrivata l'ora finale. La truppa aveva combattuto e ancora si batteva per restare in contatto con gli inglesi mentre l'intera linea del fronte arretrava di ora in ora. I soldati sapevano di avere inflitto al nemico pesanti perdite ma l'assenza di copertura aerea non impedì ai tedeschi di schierare in appoggio la Luftwaffe. Passo dopo passo i belgi si ritiravano. Piccole squadre d'azione, composte principalmente da alcuni fucilieri e una mitragliatrice, venivano impiegate per rallentare l'inarrestabile marcia della fanteria tedesca. Sparavano, svuotavano le cartucciere e quando non avevano più munizioni, distruggevano le loro armi. Alcuni già si arrendevano al nemico, altri raggiungevano i loro compagni, magari raccogliendo il fucile di qualche caduto. Nonostante queste scene di eroismo, alle 11.00 del mattino su tutto il fronte si riscontravano delle brecce che ormai non era più possibile arginare né contrastare. Le due divisioni del XXVI corpo d'armata (la 208ª e la 256ª) sfondarono nel settore tra Maldegem e Ronsele, chiudendo la loro manovra nei pressi della base aerea di Ursel; nel settore centrale, due divisioni tedesche aprirono un varco di circa 7 km tra Thielt e Izeghem, dove dovettero respingere un contrattacco debolmente improvvisato. La strada per Bruges e Ostenda era ormai aperta e completamente indifesa. Sul fianco destro, la pressione fu così forte che i belgi dovettero ripiegare fino a Passchendaele, circa a 10 km dalle linee inglesi a Ypres. All'incirca alle ore 12.30, il Re telegrafò il seguente messaggio a Lord Gort: "L'Esercito Belga sta perdendo il coraggio. È stato un combattimento senza sosta nei quattro giorni passati, sotto un bombardamento così pesante che nemmeno la RAF è riuscita a prevenirlo.

Avendo sentito che gli eserciti Alleati sono circondati e consce della grande superiorità del nemico, le truppe hanno dedotto che la situazione è disperata. Il tempo sta per scadere: presto i soldati non potranno più continuare questa battaglia. Il Re sarà costretto a capitolare per evitare il collasso."

Due ore dopo, alle autorità di collegamento francesi fu recapitato quest'altro messaggio: "La resistenza dei belgi ha raggiunto il limite estremo; il nostro fronte è sul punto di cedimento come una corda usurata che è contesa tra due persone."

Le perdite erano alte; i feriti si riversavano a fiotti negli ospedali, molti dei quali già straripavano; a molti soldati al fronte e nelle retrovie mancavano le munizioni. L'Esercito ormai non era più in grado di organizzare una resistenza poiché aveva le spalle al mare e, più di buttare i propri effettivi in esso, altro non poteva fare. Man mano che i minuti passavano, riecheggiavano sempre più vicine le esplosioni dei mortai e i crepitii delle mitragliatrici tedesche; migliaia di rifugiati vagabondavano in un'area sempre più ristretta e ormai completamente sotto il tiro dell'artiglieria e dell'aviazione nemica. Più di tre milioni di persone (tra soldati e popolani locali) erano ammassati in un'area di 1.700km^2. Molti di loro erano diventati sfollati già dal 10 maggio, quando avevano visto le loro case braccate con violenza dagli attaccanti. Il cibo stava iniziando ad esaurirsi. Le comunicazioni e i trasporti erano precipitati nello stato di caos poiché nessuna stazione ferroviaria era più utilizzabile e la calca di senzatetto aveva congestionato le strade.

Il Comando belga fece un resoconto della situazione e lo presentò al Re: "I nostri ultimi mezzi di resistenza sono inconsistenti dinnanzi alla superiorità tecnologica e numerica del nemico. Non c'è alcuna speranza di aiuto né alcuna soluzione se non la distruzione totale. Da un punto di vista nazionale, l'Esercito belga ha fatto quello che doveva fare: ha resistito fino al limite della propria capacità. I suoi organici sono incapaci di proseguire un combattimento a oltranza. Non potrebbe più esserci la ritirata sull'Yser: annienterebbe molte più unità rispetto a quelle che stiamo perdendo in questo momento, mentre i combattimenti continuano, e aumenterebbe la congestione delle forze Alleate a livelli stratosferici. Da un punto di vista internazionale, il dispaccio di un plenipotenziario per chiedere i termini del cessate il fuoco farebbe guadagnare agli Alleati la notte del 27 e una parte della mattina del 28, un intervallo di tempo che, se i combattimenti proseguissero, finirebbe comunque per essere concesso al prezzo del totale annientamento dell'Esercito."

Per i belgi non ci sarebbe stata alcuna possibilità di reimbarco. Infatti, anche se questa soluzione sarebbe stata possibile, avrebbe lasciato completamente scoperto il fianco orientale della ritirata del BEF. Il telegramma fu inviato alle 16.30 e alle 17.00 il Re decise di inviare una delegazione al Comando tedesco per chiedere un armistizio tra i due eserciti. La decisione fu comunicata immediatamente alle Missioni Alleate. Mentre il capo di quella francese si dimostrò d'accordo e, mettendosi in contatto con il generale Champon, ufficiale di collegamento, rassicurò il Comando belga che la 60ª divisione di fanteria francese si sarebbe portata in posizione sulla costa per sbarrare la strada al nemico. Tuttavia i francesi non poterono rispondere positivamente alla domanda di dove si trovasse Lord Gort. Il suo quartier generale a Cassel dovette essere trasferito poiché nei dintorni erano spuntati i panzer. Comunicazioni tramite la linea telefonica erano irrealizzabili poiché la linea con Lilla era stata distrutta e non ancora rimessa in sesto.

Alle 17.00 il maggior generale Derousseaux, vice capo dello stato maggiore generale, lasciò il quartier generale belga e arrivò al Château d'Anvaing alle 21.40, accompagnato dal generale Liagre e dal generale Friedrich Paulus, dove s'incontrò con il generale Walter von Reichenau, comandante in capo della 6ª Armata, attorniato da ufficiali tedeschi. La riunione si svolse nella sala da pranzo del castello e furono sufficienti venti minuti per leggere il protocollo e firmarlo. Von Reichenau telefonò a Berlino per farsi dare conferma da Hitler che, però, non era soddisfatto della proposta dei belgi. Alle 22.10 Derousseaux fece ritorno al quartier generale Belga portando la risposta: "Il Führer chiede la resa incondizionata dell'Esercito Belga."

Il Re, piegandosi all'inevitabile, accettò e propose che il cessate il fuoco sarebbe iniziato alle 01.00 del mattino seguente. Come previsto, all'ora stabilita del 28 maggio il silenzio ritornò a regnare su tutto il fronte belga eccezion fatta per il settore compreso tra Ypres e Roulers, dove i belgi ancora combattevano per difendere disperatamente ogni zolla di terra; alle 03.00 smisero anche loro di sparare poiché gli venne comunicato delle trattative. Tre ore dopo giunse una comunicazione con

la quale il comando tedesco chiedeva il libero passaggio per le proprie colonne motorizzate per farle arrivare fino al mare. Il messaggio fu recapitato telefonicamente anche al capo della Missione francese ma poco dopo la linea si interruppe a causa di un misterioso guasto.

La dolente conclusione di una campagna durata diciotto giorni non fu inaspettata. La capitolazione dell'esercito belga non fu il risultato di una libera decisione bensì accadde, *in extremis*, sotto l'inesorabile pressione degli eventi. L'Esercito belga era sceso in battaglia impreparato e adesso ne pagava le conseguenze.[8]

Senza più nessuna via di fuga – 28 maggio

La capitolazione dell'Esercito belga non fu solamente la fine di un triste capitolo nella storia della nazione ma ebbe come tragica conseguenza sul piano militare l'effetto di esporre il fianco sinistro dello schieramento Alleato alla mercé dei tedeschi.

Alle cinque del mattino, la ritirata a nord del Lys era pressoché completata. Solamente la 42ª divisione di fanteria aveva ancora una brigata di retroguardia sul Canale Deule, la quale stava retrocedendo in tutta fretta. Sul fronte orientale, le tre divisioni riuscirono a tenere testa al primo attacco tedesco in un fronte che si estendeva da Warneton, attraversava Ypres e finiva a Noordschote. Il problema stava però più a nord di Noordschote, nel gap tra Diksmuide e Nieuwpoort, perché non vi era alcuna divisione britannica. La 60ª divisione francese si trovava a nord di Bruges quando fu avvisata che l'armistizio tra belgi e tedeschi sarebbe stato firmato a breve e prontamente iniziò a racimolare i suoi effettivi e a mettersi in marcia verso ovest, utilizzando tutti i veicoli che riuscì a racimolare, senza però avvisare nessun altro comandante. A Brooke venne il dubbio: distaccare la 3ª divisione di Montgomery e spostarla a nord oppure spedire in quel settore i rimasugli sparsi del II corpo d'armata? Correndo su e giù per la linea a bordo della sua auto, prese la decisione e optò per la seconda opzione. Ma erano già le ore 09.00 quando il 12º reggimento motorizzato Royal Lancers, supportati da un distaccamento di genieri e accompagnati dalla 2ª divisione meccanizzata leggera francese, sotto il comando di Brooke, furono inviati rispettivamente a Nieuwpoort e Diksmuide, mentre ai genieri venne dato ordine di far saltare tutti i ponti tra le due città.

Dal momento che i belgi avevano ormai deposto le armi, il Gruppo d'Armate B poté dunque concentrare tutti i suoi sforzi per sferrare il colpo finale agli eserciti Alleati. Dissolvendosi il fronte, le divisioni di fanteria tedesche si erano prontamente messe in moto per raggiungere nel minor tempo possibile la linea difesa dai britannici. Si trattò però di un piano irrealizzabile quello di riposizionare i soldati entro i termini prefissati dai comandanti poiché, come già è stato detto in precedenza, le interminabili colonne di soldati e rifugiati avevano pressoché portato una paralisi totale al sistema dei trasporti. Sebbene durante la notte la congestione si fosse ridotta drasticamente, le divisioni di fanteria non poterono usufruire al massimo della loro celerità, anche perché si muovevano principalmente tramite convogli ferroviari o a piedi. Mentre buona parte delle divisioni della 6ª Armata iniziò a muoversi alle prime luci dell'alba, il tenente generale Gerhard Kauffmann, comandante in capo della 256ª divisione di fanteria, escogitò un piano molto astuto: poiché i suoi effettivi erano dislocati più a nord ed essendo venuti per primi a conoscenza dell'armistizio, egli diede ordine di requisire tutti i veicoli belgi sottratti alle truppe che avevano appena gettato la spugna. Con quell'operazione di rastrellamento, circa l'80% dei veicoli motorizzati in dotazione all'Esercito belga ormai sconfitto, ma ancora in grado di mettersi in moto, caddero nelle mani dei fanti della 256ª divisione. I belgi, riconoscendo il suono dei clacson dei camion, si spostavano o addirittura si gettavano ai bordi delle strade quando lo udivano, convinti che si trattasse di camion-ambulanze che trasportavano i feriti. L'effetto fu sorprendente: i tedeschi si aprirono così la strada fino alla costa, che raggiunsero nei pressi di Westende-Bad, ormai in vista di Nieuwpoort. Il 256º battaglione di motociclisti, con i veicoli da ricognizione, ispezionò la città e poté confermare la continuazione dell'avanzata. Alle ore 09.00, la colonna motorizzata che trasportava il 481º reggimento fece il suo ingresso nelle strade della cittadina. Giusto in tempo! Mentre i reparti del genio pontieri erano tutti intenti a costruire addizionali passerelle sull'Yser e a trasferire sulla riva occidentale del fiume la maggior parte degli effettivi appiedati, i fanti del 481º entrarono in contatto con il 12º reggimento motorizzato Royal Lancers.

Una specie di competizione non concordata fu quella che i due eserciti effettuarono per raggiungere Nieuwpoort, località che aveva adesso assunto un valore strategico: se i britannici ne fossero entrati in possesso, la 256ª divisione di fanteria avrebbe impiegato molto più sangue e tempo per chiudere la sacca formicolante di soldati Alleati; se i tedeschi invece fossero riusciti a mantenerne il controllo, la bilancia si sarebbe inclinata a loro favore, la via per Dunkerque non avrebbe più trovato ostacoli e la porta per la vittoria si sarebbe spalancata. La gara contro il tempo fu vinta dai tedeschi, così come fu vinta dal 481º reggimento di fanteria la battaglia per il controllo della località. Nell'arco di una mezz'ora, i rinnovati assalti delle autoblinda e della fanteria britannica furono tutti liquidati con il supporto dell'artiglieria controcarro, dei mortai e delle mitragliatrici. Nieuwpoort restava in mano tedesca.

Mentre la 256ª divisione di fanteria aveva virtualmente sfondato il fronte del perimetro difensivo, a Dunkerque vi erano problemi ben più grossi: in primo luogo, la 2ª brigata anti-aerea era stata ritirata nella città per difenderla dai ripetitivi assalti aerei della Luftwaffe. Con un'urgente necessità di truppe per proteggere il perimetro, al comandante della brigata fu ordinato di inviare tutti gli artiglieri disponibili per unirsi con la fanteria e aiutare a evacuare i feriti. La comunicazione fu mal recepita e il comandante la confuse: oltre 100 cannoni antiaerei erano stati preparati per l'evacuazione e gli artiglieri erano già stati predisposti per l'imbarco, lasciando la difesa aerea e del porto in mano solamente alla 52ª brigata anti-aerea leggera, che disponeva unicamente di una cinquantina di cannoni Bofors da 40 mm, la cui efficacia contro gli aerei era ancora tutta da dimostrare. Per la fortuna degli Alleati, quel giorno la difesa anti-aerea non sarebbe servita poiché su Dunkerque e nella zona circostante si allungavano alte nel cielo dense colonne di fumo nero, reduci del bombardamento devastante che era stato effettuato il giorno stesso. La visibilità era ormai prossima allo zero e gli artiglieri dedussero che i bombardieri della Luftwaffe non si sarebbero lanciati in una missione di non ritorno. Infatti gli equipaggi dei vari *Kampfgeschwader* non si presentarono e al loro posto arrivò qualcun altro. "Già prima dell'alba – commentò Tennant – riuscii a intravedere al largo delle lunghe sagome nere, alquanto irriconoscibili. Il primo pensiero che mi venne in mente fu l'ipotesi che si trattasse di mercantili alleati i quali si erano radunati al di fuori del porto in attesa della luce del giorno per procedere al reimbarco delle truppe. Difficile dire a che ora erano giunte sul luogo ma una cosa era certa: dovevano aver gettato l'ancora durante la notte. Sicuramente erano navi provenienti da Dover e, siccome l'artiglieria nemica aveva il controllo su tutta la zona di Calais, dovevano aver navigato di notte per evitare spiacevoli sorprese."

La spiacevole sorpresa però arrivò alle 09.14, quando sorse il sole[9] i cui raggi eliminarono ogni ombra di dubbio riguardo alle imbarcazioni che manovravano nelle zone limitrofe della costa. Quelle che all'apparenza erano sembrate innocue navi mercantili in realtà erano i cacciatorpediniere della flottiglia al comando di Lütjens, scortati dai due incrociatori leggeri.

I dragamine avevano compiuto due missioni da record, nelle notti tra il 26 e il 28, poiché avevano ripulito un'area di circa 300km^2 compresa tra le principali secche allora note ai comandanti e ai timonieri delle navi. Le condizioni meteorologiche con le quali operarono i dragamine erano state a dir poco proibitive: cavalloni, mare agitato, venti forti e cielo nuvoloso avevano messo a dura prova gli inesperti equipaggi. Nessuna nave tuttavia andò perduta durante le missioni, grazie soprattutto alle navi faro che furono ampiamente sfruttate dai tedeschi come punti di riferimento, né gli inglesi scoprirono che l'area antistante al porto di Dunkerque e le spiagge adiacenti erano state completamente ripulite dai loro avversari.

Quando i dragamine ebbero finito la loro azione la notte del 27, si diressero a tutta velocità verso le due S-boot ancorate al largo di Ostenda, segnalarono la parola in codice luminoso *Sturm* e procedettero verso Wilhelmshaven, scortate dalla *S-34*, mentre la *S-30* allertò il resto della flotta. Alle 04.16 del 28 maggio, il *Blücker*, il *Prinz Eugen*, il *Von Moltke* e il *Von Schlieffen* si staccarono dalla formazione, navigando in direzione nord-ovest, e si dispiegarono pochi chilometri a nord della secca di Fairy Bank, pronte a piombare su qualsiasi imbarcazione avversaria fosse stata avvistata nei pressi di quella zona. La *Bismarck* invece si portò a una distanza di sicurezza: con i 25 km che la separavano dalla città di Dunkerque e dalla costa, aveva a portata dei suoi poderosi cannoni da 380 mm tutto il perimetro difensivo in mano agli anglo-francesi. I cacciatorpediniere e i due incrociatori

leggeri serrarono la distanza dalla costa (circa a 800/900 metri poiché il basso fondale e le numerose secche impedirono un ulteriore avvicinamento) e si disposero da est verso ovest con il seguente ordine, in maniera da colpire l'area di costa compresa da Zuydcoote e Fort Philippe: *Z26 Kurt Grasshoff*, *Z9 Wolfang Zenker*, *Z23 Walter Flex*, *Z24 Hans Kirschstein*, *Z20 Karl Galster*, *Z18 Hans Lüdemann* e *Z12 Erich Geise*. L'*Emden* si posizionò vicino all'*Erich Geise*, poco distante dal porto di Dunkerque, mentre il *Dresden* si spinse fino nei pressi di Fort Philippe e Gravelines. Potrebbe risultare strano che le navi non si fossero posizionate in maniera da martellare anche le postazioni inglesi nel resto del perimetro ma le informazioni in possesso di Lütjens riguardo agli effettivi del nemico a difesa della testa di ponte erano insufficienti, soprattutto quelle concernenti le possibili difese costiere e anti nave. Per coprire la zona orientale della città di Dunkerque, i francesi possedevano un sistema di fortificazioni chiamate la Batteria di Zuydcoote. La Francia, a differenza del Regno Unito, aveva riconosciuto e approvato l'indipendenza degli Stati Uniti e per difendersi proprio dagli avversari britannici, nel 1778 aveva fatto costruire alcune fortezze armate. Con lo svolgersi degli avvenimenti, nel 1939 la batteria fu armata con 4x194mm, 3 x95mm, 2x75 mm e 4x75 mm per la difesa anti-aerea. Il comandante in capo era il generale di divisione Gaston Janssen il quale rispondeva direttamente agli ordini provenienti da Gort.

Alle 9.18, il capitano di vascello Ernst Lindemann, comandante della *Bismarck*, fece sparare in aria tre razzi di segnalazione rossi, il segnale di inizio del bombardamento costiero. I cannoni delle batterie principali erano stati puntati su Dunkerque e al segnale dell'ammiraglio Lütjens aprirono il fuoco, scagliando otto granate con 64 kg di esplosivo sulla città indifesa. La *Bismarck* aveva sancito, sparando quelle cannonate, l'*incipit* della fine. Con quei tremendi boati era iniziato l'ultimo atto della tragedia. La presenza a bordo della nave ammiraglia di tre dispositivi FuMO 23 (*FunkMessOrtungsgeräte*, ovvero il radar di tiro) rese le salve sparate fatalmente precise: nel giro di soli dieci minuti, sulla città di Dunkerque si abbatterono ben 36 granate ad alto esplosivo, provocando danni incalcolabili e contribuendo alla proliferazione degli incendi, alcuni dei quali reduci del giorno precedente: il centro delle comunicazioni fu spazzato via, interrompendo bruscamente le comunicazioni con Londra e il resto delle truppe anglo-francesi, compreso il quartier generale di Gort a La Panne; la Chiesa gotica di Saint Elois fu sventrata da una granata che trapassò il rosone ed esplose all'interno, uccidendo tutti i civili che vi avevano trovato riparo e distruggendo metà della struttura; la centrale elettrica fu messa fuori servizio, provocando ulteriori disagi tra la popolazione; le condutture del gas che erano collegate con ciò che rimaneva delle raffinerie di Saint-Pol furono danneggiate e ciò provocò lo scaturire di incendi anche nell'omonima città.

Dapprima i cannoni e poi le esplosioni misero in allerta la Batteria di Zuydcoote e il comandante. Dal suo bunker di osservazione, egli poté individuare all'orizzonte i profili di tre cacciatorpediniere che si erano avvicinati alla costa. Facendo leva sul motto di Napoleone "la miglior difesa è l'attacco", Janssen ordinò di puntare e affondare le navi tedesche prima che potessero reagire, poiché contava sull'effetto sorpresa. Effettivamente la sorpresa per i tedeschi fu totale: quando i cannoni da 194 mm aprirono il fuoco, i marinai intravidero il lampo e si resero conto che si trattava di fuoco francese quando videro quattro imponenti colonne d'acqua sollevarsi a più di novanta metri a tergo della loro posizione. Quell'artiglieria navale aveva una gittata di ben 18.300 metri ma il pessimo addestramento degli equipaggi e gli strumenti di osservazione e puntamento antiquati non permisero di centrare un solo colpo. Adesso la sorpresa non c'era più e il nemico conosceva la posizione delle batterie francesi. Tutti si aspettavano il fuoco di risposta ma non ci fu: i cacciatorpediniere si allontanarono dalla zona dopo aver segnalato via radio alla *Bismarck* che l'area di Leffrinckoucke era inaccostabile e ben protetta. Il *Z26 Kurt Grasshoff* e il *Z9 Wolfang Zenker* invertirono la rotta e puntarono in direzione di Nieuwpoort, poiché percepirono i rumori della battaglia, mentre il *Z23 Walter Flex* decise di andare in soccorso del *Z24 Hans Kirschstein*, operante nella zona di Malo-les-Bains ma fuori dalla portata dei cannoni francesi. Ritirandosi, i cacciatorpediniere rilasciarono una cortina di fumo per evitare di ricevere altre bordate a una distanza così prossima al litorale. A quel punto intervenne la *Bismarck*. Ricevute le coordinate dei bersagli, una grandine di granate perforanti si abbatté sulla Batteria di Zuydcoote. I primi due colpi furono incassati a dovere e senza problemi. Il terzo tuttavia penetrò attraverso l'apertura frontale dalla quale spuntava un cannone da

194 mm, esplodendo all'interno della casamatta, uccidendo o ferendo gravemente i serventi e mandando la stanza delle munizioni in fiamme. Le restanti batterie tentarono invano di colpire la corazzata tedesca: la distanza della gittata era troppo differente. Dopo trenta secondi, una salva atterrò con la grazia di un elefante proprio sul tetto del bunker di osservazione, sfondandolo e facendo penetrare al suo interno una grossa quantità di polvere, calcinacci e cemento. Il generale Janssen riportò una ferita al braccio destro ma non era niente di irreparabile. Mentre l'ufficiale medico provvedeva alle cure necessarie, un'altra salva penetrò nella sala, uccidendo istantaneamente tutti i presenti. L'esplosione fu così violenta che perfino la porta sul retro fu scardinata dalla potenza dell'onda d'urto, rivelando una vera camera dell'orrore. Il duello delle cannonate intraprese un crescendo in termini di intensità poiché gli artiglieri barricati all'interno di quelle fortificazioni di acciaio e cemento, ormai privi di un comandante, gettarono nella mischia tutte le batterie, facendo solamente dei buchi nell'acqua nel vero senso della parola. Alle 09.31 la sparatoria ebbe improvvisamente termine, poiché entrambi i contendenti si resero conto che era ormai inutile continuare: i francesi avevano ultimato le munizioni, i tedeschi preferirono non esagerare con le cannonate per non usurare le bocche da fuoco.

A ovest di Dunkerque, i cacciatorpediniere tedeschi si impegnavano a fornire tutto il fuoco di supporto disponibile per costringere i difensori del triangolo Mardyck, Fort Mardyck e Grande-Synthe a tenere bassa la testa. In quel settore avevano ripiegato i reduci della 68ª divisione di fanteria i quali sapevano di dover fronteggiare la punta della lancia della Wehrmacht ma mai avrebbero previsto un attacco dal mare così dirompente. Prima di descrivere l'avanzata di Guderian, conviene tuttavia accennare cosa accadde nel frattempo nei pressi del litorale a ovest della città martoriata. Distante circa 15 km da Dunkerque, il porto era stato danneggiato precedentemente dalla Luftwaffe. Ma ciò non impedì agli Alleati di rimetterlo in sesto o almeno di rendere libero il passaggio per le navi inglesi. Da Dover era infatti partito un convoglio che aveva seguito la rotta X ma senza rendersi conto della totale assenza di mine. Quel mattino l'arrivo della Kriegsmarine fu uno shock per i marinai inglesi che stavano aiutando i commilitoni francesi a imbarcarsi. Avvicinandosi alla baia, il *Z12 Erich Geise* si interpose tra il molo orientale e quello occidentale, di fatto chiudendo la via di fuga di tutte quelle navi ancora presenti nel porto: per i puntatori delle torri del cacciatorpediniere, fu come sparare a dei topi in un barile. L'*Emden* era invece pronto a fornire supporto, dopo aver dato un assaggio dei suoi cannoni ai civili della piccola cittadina di Mardyck. I marinai inglesi inizialmente furono presi dallo spavento, soprattutto quando il cacciatorpediniere tedesco sparò tre siluri contro il naviglio apparentemente inerme. Due di essi mancarono il bersaglio mentre il terzo colpì il peschereccio *Argyllshire* sulla linea di galleggiamento. Questa non fu una perdita grave poiché la barca non aveva ancora iniziato le procedure di imbarco. La pessima mira dei siluri tedeschi rinforzò il morale degli inglesi i quali continuarono a lavorare come se niente fosse. Il vaporetto *King Orry*, armato con due cannoni da 105 mm, rispose con due salve alquanto imprecise contro l'*Erich Geise*, una delle quali mandò in frantumi l'estremità del molo occidentale ma l'altra mancò di pochi metri la torretta di poppa. Alla sparatoria si aggiunsero anche le batterie principali dell'incrociatore leggero. Anche se la bilancia del rapporto di bocche da fuoco cadeva nettamente a favore dei tedeschi, gli artiglieri del cacciatorpediniere rilevarono notevoli difficoltà nel puntare i pezzi a causa del fumo provocato dalle esplosioni dei proiettili che caddero oltre il litorale; la nave dovette accostarsi ancora di più al porto. Il *King Orry* ricevette una salva mortale che penetrò il ponte sovrastante il locale delle munizioni. L'esplosione infiammò le casse di legno e dopo poco il vaporetto esplose, spezzandosi in due, scaraventando in aria pezzi di nave, legno, metallo e uomini, prima di finire inghiottito dalle acque del porto. A quel punto le restanti navi inglesi avevano il destino segnato ma nonostante tutto i marinai non vollero arrendersi. Anzi iniziarono a manovrare confusamente i loro piccoli bastimenti, per offrire qualche difficoltà in più al nemico prima di essere affondati. L'*Erich Geise*, non cadendo nell'inganno degli inglesi, mise in azione allora l'armamento secondario e le mitragliere anti-aeree, molto più manovrabili, mentre l'*Emden* continuava a sparare e a sollevare imponenti colonne d'acqua. I pescherecci *Boy Roy*, *Nautilus* e *Paxton*, la MGB (Motor Gun Boat, la cannoniera) 110 e la nave anti-aerea ausiliaria *Crested Eagle* furono

tutte bersagliate e spedite sul fondale. Quando ormai nel porto non restarono altro che detriti e simili, i tedeschi inviarono alcune scialuppe di salvataggio e recuperarono in tutto 134 marinai.

Se gli inglesi dimostrarono, anche se circondati, con le spalle al muro e in netta inferiorità numerica, di possedere ancora un alto spirito combattivo e di essere pronti a rallentare l'avanzata dei tedeschi, a Gravelines e Fort Philippe i francesi diedero prova di essere giunti al limite estremo della sopportazione. Nelle due cittadelle assediate dai tedeschi erano rimasti due battaglioni (il II a Gravelines e il VII a Fort Philippe) del 310º reggimento di fanteria. Per l'alba del 28 Guderian poteva contare su un'impressionante forza d'urto: le divisioni panzer 1ª, 2ª e 10ª nonché la 13ª divisione di fanteria motorizzata, anche se la 10ª divisione panzer preferì lasciarla di riserva. Era tuttavia tormentato dal fatto che l'offensiva finale non avrebbe potuto avere inizio fino a quando la fanteria non fosse riuscita a mettere a tacere una volta per tutte le città fortificate. Per sua fortuna, il *Dresden* fece la sua apparizione al largo (1.300 metri) della costa, mettendo bene in vista lo stendardo della Kriegsmarine. La 1ª brigata di fanteria motorizzata che teneva assediate le città fu fatta allontanare dalla zona, i carri armati della 2ª divisione furono preparati e fatti confluire in colonne verso la prima linea e l'artiglieria campale investì con un violento sbarramento le postazioni tenute dai reggimenti superstiti francesi. Dal mare ci pensò l'incrociatore a costringere i difensori alla resa. Anch'esso iniziò a fare fuoco prima contro Fort Philippe, distruggendolo in dieci minuti, e poi contro Gravelines, costringendo la guarnigione della città ad issare la bandiera bianca. Guderian però non aveva tempo per i prigionieri francesi, i quali si costituirono immediatamente, poiché aveva altri obiettivi: alle 09.30 l'artiglieria del XIX corpo d'armata fece balenare i propri cannoni per tenere sotto pressione i difensori mentre quella navale cessò di sparare. Come un gigantesco rullo compressore che avanzando schiaccia sotto il suo peso ogni ostacolo che incontra sul cammino, così le due divisioni corazzate proseguirono l'avanzata. In otto colonne motorizzate suddivise in due gruppi (con due corazzate e due di fanteria ciascuno), le divisioni erano nuovamente pronte a muoversi. Approfittando della confusione e del caos post-bombardamento, la 1ª divisione panzer attaccò verso Fort Mardyck e Grande-Synthe. Ecco alcune impressioni del sergente maggiore Wilhelm Sträß, comandante di carro: "Io e il mio equipaggio eravamo i primi della colonna. Avvicinandoci alla periferia della città di cui non ricordo il nome, iniziammo a respirare fumo e inghiottire polvere. La Kriegsmarine aveva sicuramente dimostrato di cosa fosse stata capace ma forse aveva anche esagerato. Sembrava una città fantasma, avvolta in questa nebbiolina sottile di pulviscolo. Mancavano ormai poche decine di metri quando da sotto le macerie sbucarono fuori come topi impauriti i francesi. Feriti, malconci, con le uniformi lacerate e insozzate. Non sembravano nemmeno più esseri umani. Alcuni ci vennero incontro, altri erano troppo malmessi per farlo e altri ancora invocavano l'aiuto dei medici. Mi fecero una gran pena ma non potei far fermare la colonna per aiutarli. Quando sarebbero arrivati i camion-ambulanza, i medici e gli infermieri si sarebbero presi cura di loro."

Le colonne della 2ª divisione panzer avanzarono combattendo verso Spycker e nel giro di venti minuti il 225º reggimento francese fu travolto e neutralizzato senza alcuna perdita per i tedeschi. I difensori, quando si resero conto che stavano fronteggiando un'intera divisione corazzata, furono presi dal terrore e si gettarono nello sconforto, abbandonando le armi e uscendo di loro spontanea volontà con le mani alzate. Vedendo i suoi uomini crollare, anche tutti i membri dello stato maggiore del XVI corpo d'armata, comandato da Fagalde, sventolarono dalle finestre del quartier generale alcuni stracci bianchi in segno di resa. I tedeschi però parvero infischiarsi dei prigionieri e del fruttuoso bottino che avevano guadagnato e continuarono ad avanzare. Era stato l'espresso ordine di Guderian: "Solamente quando ci saremo congiunti con la fanteria del Gruppo d'Armate B allora potremo rivolgere la nostra attenzione ai prigionieri." La 2ª brigata corazzata proseguì l'indisturbata marcia verso est, seguita a breve distanza dai reggimenti motorizzati che dovettero lasciare due compagnie di retroguardia a sorvegliare i prigionieri. Alle 11.10 le avanguardie tedesche raggiunsero Couodekerque e poi deviarono verso Leffrinckoucke. Man mano che procedevano, i carristi poterono constatare i segni della devastazione operata poco più di un'ora prima: mentre nella città martoriata di Dunkerque la 1ª divisione panzer si apriva difficoltosamente la strada, la 2ª divisione subì quasi la stessa sorte. A Les Dunes-d'Oye e Malo-les-Besin erano ben visibili le grandi buche scavate dall'artiglieria pesante navale, interi quartieri rasi al suolo, case sventrate e altri edifici in preda

alle fiamme, i cui scheletri si innalzavano verso il cielo come se chiedessero pietà ed erano sul punto di crollare da un momento all'altro. Mentre la fanteria si disperse per le strade per evitare imboscate o qualche regalo poco gradito, i panzer superarono i mucchi di macerie e sbucarono sulla spiaggia sabbiosa, dove andarono incontro a un vero e proprio mare di soldati feriti, che poco alla volta venivano imbarcati a bordo delle scialuppe di salvataggio messe a disposizione dai cacciatorpediniere tedeschi prossimi alla costa. I carri armati si congiunsero con la fanteria motorizzata e continuarono a marciare verso est, disposti tutti su due file, come se stessero per andare a una parata. Quando la colonna grigiastra fece il suo ingresso a Groenendijk da nord, i soldati della 256ª divisione di fanteria iniziarono a sparare in aria razzi di segnalazione bianchi e corsero spontaneamente incontro ai blindati, salutando gli avventurosi carristi, lanciando elmetti in aria e applaudendo. Alle 12.03 era stata tagliata l'ultima possibile via di fuga alle truppe Alleate in rotta verso il Canale. Secondo il generale Rudolf Veiel, comandante in capo della 2ª divisione panzer, sarebbe bastato regolare i conti con qualcuno prima di comunicare la notizia di quella straordinaria vittoria a Berlino.

Una capitolazione dignitosa – 28 maggio

Oltre alla sabbia sollevata dai cingoli e alla brezza spumeggiante proveniente dal mare, i tedeschi iniziarono a respirare l'aria del trionfo. Sentivano che ogni passo che facevano su quella spiaggia significava avvicinarsi al traguardo finale. Tuttavia non sarebbe stata una vittoria totale fino a quando gli Alleati non avrebbero deciso di deporre le armi sul continente e accettare le loro condizioni. Tutta la zona compresa tra Dunkerque e Nieuwpoort era ormai sotto il saldo controllo tedesco. Al largo gli incrociatori della Kriegsmarine avevano ingaggiato un breve ma feroce scontro con una formazione di cacciatorpediniere britannici mentre vicino alla costa ogni forma di resistenza veniva piegata con la forza. Nell'entroterra le altre divisioni corazzate sul fronte occidentale avevano riportato una serie di schiaccianti vittorie contro l'esercito britannico e nel settore centrale la 7ª divisione panzer si era unita con la 7ª divisione di fanteria proveniente da oriente, tagliando in due la coda delle truppe Alleate, intrappolando definitivamente la 1ª Armata francese a Lilla. Eccezion fatta per gli avvenimenti che si svolsero sul fronte orientale e attorno alla città soprelevata di Cassel, i risultati per i tedeschi furono mediamente buoni. Quale sarebbe stato allora il destino delle truppe anglo-francesi?

La stessa domanda divenne l'ossessione di Gort quando, dall'interno del suo quartier generale mentre dirigeva varie operazioni, udì in lontananza l'avvicinarsi della fine e fu informato da una staffetta che due colonne corazzate si muovevano rapidamente verso la sua posizione. Il rumoroso sferragliare dei cingoli gli fece capire che non si trattava di carri armati inglesi giunti come rinforzo dall'Inghilterra ma di qualcos'altro, di una realtà che sarebbe stata più bella in un incubo. Egli aveva assistito al terribile bombardamento delle navi da guerra tedesche, aveva osservato dalla sua posizione sicura i cruenti duelli aerei che si erano sviluppati sopra il tratto di costa e aveva cercato di trasferire il suo quartier generale più a sud ma non ci era riuscito. Il tempo era passato troppo in fretta e prima che lui e il suo stato maggiore potessero levare le tende ciò che doveva accadere, accadde. Sebbene i panzer proseguissero oltre, una compagnia motorizzata fu lasciata a presidio della città e non ci volle molto, in una perlustrazione, per scovare il quartier generale del BEF, tutto lo stato maggiore e il generale Blanchard. Egli, infatti, si era recato da Gort per discutere lo sviluppo degli eventi dopo la resa dei belgi e scoprì con amara sorpresa le vere intenzioni dei britannici.

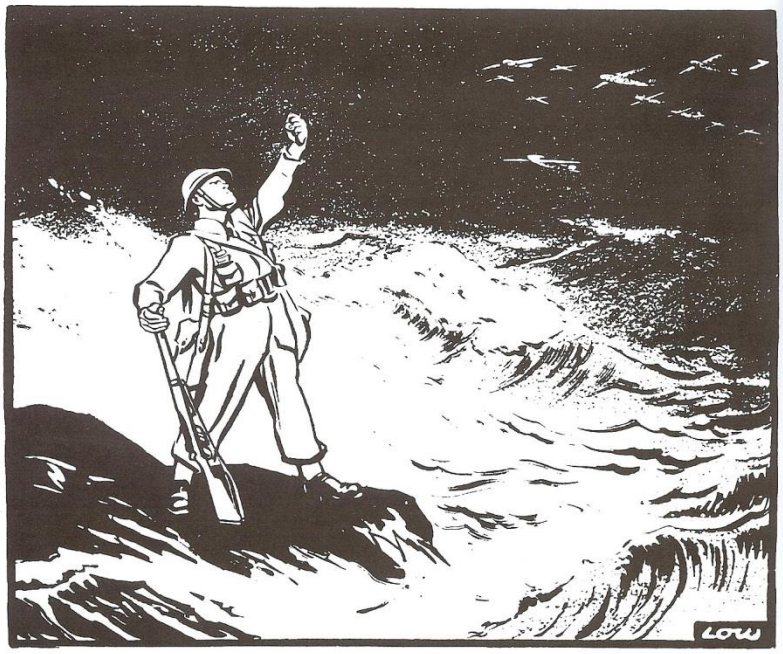
Mentre il giorno precedente erano stati i belgi ad inviare una delegazione alla 18ª Armata, adesso le cose si rovesciarono. Non appena venne a sapere del ricco ritrovamento, Veiel informò istantaneamente il comandante del XIX corpo d'armata il quale trasmise a sua volta la notizia a von Kleist. Quest'ultimo, che aveva udito le prolissità dell'armistizio firmato con i belgi, preferì aggirare la complicata burocrazia del Führer, rispose direttamente all'informazione di Guderian chiedendo un cessate il fuoco per le ore 14.00 e stabilì un incontro tra i comandanti a Cocove, dove avrebbero potuto discutere con più calma. La richiesta fu accettata da tutti gli interessati, anche perché le circostanze costrinsero Gort e Blanchard ad adeguarsi.

All'ora prevista, sul Lys, sull'Yser e nella sacca di Lilla, i cannoni smisero di tuonare e i fucili interruppero le sparatorie. Nessuno dei soldati in prima linea capì che cosa stesse succedendo ma

tutti si limitarono a eseguire gli ordini, seppure con un po' di riluttanza da parte dei tedeschi. Ben presto si diffuse la notizia che erano in corso le negoziazioni per la resa, anche se la maggior parte dei soldati di Sua Maestà preferì non credere a quelle voci. Voci che però confermavano la realtà. Alle ore 15.00 i generali Gort, Pownall (capo dello stato maggiore di Gort), Blanchard, von Kleist, Guderian, Veiel, Kirchner (comandante in capo della 1ª divisione panzer) e Schaal (comandante in capo della 10ª divisione panzer) giunsero al Château de Cocove, ognuno con i propri mezzi. Ben conscio che Hitler avrebbe desiderato una resa incondizionata e che gli inglesi non avrebbero ceduto tanto facilmente, von Kliest improvvisò su due piedi i termini della resa, ottenendo tutto l'appoggio dei suoi sottoposti. Prima che venne stilato il protocollo ufficiale trascorsero quasi tre ore, durante le quali i generali discussero per convincere i comandanti anglo-francesi della necessità di una resa incondizionata. Di fronte all'ostinazione di Gort, Guderian avanzò la proposta di far rimpatriare in Inghilterra 300 tra i feriti più gravi direttamente tramite la Royal Navy e rassicurò il comandante del BEF che nessun uomo della Wehrmacht avrebbe interferito. Gort, dopo aver tentato di portare la cifra dei feriti evacuabili a 1.000, si lasciò andare e accettò i termini della resa.

Il protocollo fu stilato, firmato ufficialmente alle ore 18.25 ed entrò in vigore già alle 20.00 di quel giorno stesso, quando i primi reparti ad essere avvertiti furono quelli della 48ª divisione di Thorne. Due ore dopo, tutti i soldati del Corpo di Spedizione Britannico non credettero alle loro orecchie quando udirono che era stata firmata la resa. In molte località meridionali della sacca ripresero i combattimenti, ma si trattò solamente di manipoli di soldati insubordinati che non si lasciavano disarmare tanto facilmente dai tedeschi. Sul versante orientale, le cose non andarono molto diversamente: Gort ordinò che la ritirata della 3ª e della 42ª divisione di fanteria venisse immediatamente interrotta ma, anche qui, i reparti di soldati isolati e tagliati fuori continuarono a resistere fino all'ultima cartuccia. La resistenza della 1ª Armata francese intrappolata a Lilla crollò invece di punto in bianco come un castello di carte. I francesi, già con il morale combattivo particolarmente basso, non appena ricevute notizie sulle negoziazioni e che la sacca era stata sigillata, iniziarono a gettare le armi e ad arrendersi in massa.

La battaglia di Dunkerque, uno dei due prerequisiti per lanciare l'invasione dell'Inghilterra, era dunque giunta al termine ma le conseguenze che ne derivarono sarebbero state molto diverse dalle aspettative.



VERY WELL, ALONE

Immagine della propaganda britannica, dopo la sconfitta di Dunkerque: l'Inghilterra è sola e la minaccia di un'invasione si fa sentire ancora di più

III – EFFETTI DEL POST DISASTRO

Periodo di vacillazione

Come si suole dire, ogni medaglia presenta due facce: un dritto e un rovescio. Dietro ad una vittoria di proporzioni strategiche, non sempre si celano parametri totalmente positivi o, viceversa, totalmente negativi. Se si guarda alla battaglia di Dunkerque dalla prospettiva della Germania, si possono fare le medesime considerazioni se osservata dal punto di vista degli Alleati, cioè che non tutti i mali vengono per nuocere.

In Gran Bretagna non ci fu nessun accenno riguardo alla prevista evacuazione né tantomeno al disastro. Harold Nicolson, paradossalmente sollevato dai suoi incarichi nei giorni precedenti a causa della scarsezza delle informazioni, il 27 maggio venne a sapere da un inviato di Gort, il generale Frank Mason-Macfarlane, che il BEF era accerchiato a Dunkerque e che si profilava l'oscura prospettiva di una catastrofe. Questo non aiutò molto un disfattista come lui. Non era un grande esperto di strategia militare ma avrebbe potuto immaginare che i tedeschi non si sarebbero lasciati sfuggire un'occasione d'oro da sotto il naso. La prima pagina del Daily Express del 28 maggio titolava: 'Il BEF combatte aspramente per aprirsi la via verso la costa. 300 soldati armati di fucile frenano 100 veicoli corazzati nazisti. Il destino di Calais è incerto.'

Di qui si nota come il flusso delle informazioni che giungevano in Inghilterra procedesse a ritmi incredibilmente lenti. In realtà il destino della città era ormai ben chiaro, avendo ceduto due giorni prima, anche se la stampa poteva farsi una chiara idea circa la gravità della situazione. L'incredibile lentezza con la quale le informazioni arrivavano era imparagonabile alla celerità dello svolgersi degli eventi e, spesso e volentieri, era la causa principale di molte illusioni delle alte cariche del Governo. Il 28 maggio infatti, alla camera dei comuni, Churchill dovette calmare le acque con la sua magnanimità poiché l'argomento centrale del primo Gabinetto fu centrato attorno a quali effetti avrebbe avuto la resa dei belgi, argomento che quel giorno era sulla bocca di tutti. Sembrava che solo le brutte notizie riuscissero a trapassare. La scossa che fece tremare le fondamenta del Regno Unito arrivò alle 19.00 quando Churchill e il resto del Governo furono informati dall'Ammiragliato che Gort aveva gettato le armi (la notizia provenne da Ramsay il quale la ricevette da Mason-Macferlane, poco prima di riuscire a fuggire per Dover). La situazione precipitò in un abisso il cui fondo pareva non comparire mai. Il giorno seguente, durante la seduta del Gabinetto di Guerra, le tensioni tra il Primo Ministro e il Partito Conservatore dei Thory, guidato dal precedente Premier Chamberlain e supportato dal Labour Party, con a capo Clement Attlee, si fecero più vive. Lord Halifax, Segretario degli Affari Esteri, uno degli uomini più rispettati in tutta la Gran Bretagna ma che godeva di una certa reputazione pro-hitleriana, sembrò concorde nello specificare che la pace con la Germania era ormai l'ultima chance di sopravvivenza. L'Esercito britannico aveva subìto una sconfitta storica irreparabile, una ferita che non sarebbe guarita tanto in fretta e la cui cicatrice sarebbe rimasta per un lungo periodo di tempo. Nove divisioni inglesi non avevano più fatto ritorno in patria e la loro mancanza avrebbe avuto conseguenze inimmaginabili. Per di più, dopo un colloquio con Giuseppe Bastianini, l'ambasciatore italiano a Londra, era arrivato l'infausto presagio che prima o poi l'Italia sarebbe entrata in guerra a fianco del suo alleato. Le posizioni di Churchill tuttavia erano irremovibili. Egli era convinto che fosse indispensabile non dimenticare per quale causa l'Inghilterra era scesa in guerra e ribadì che, anche se la Francia fosse caduta, la nazione avrebbe continuato a combattere, fosse anche da sola, fino alla resa o al crollo del nazismo. Il Primo Ministro, per evitare di scendere a patti con la Germania, dovette giocare d'astuzia: egli contattò il Ministro dell'Informazione, Duff Cooper, e gli chiese se poteva fare qualcosa per diffondere la notizia del disastro senza però allarmare l'opinione pubblica.

«Credo che in questo caso – rispose Cooper a Churchill – l'unica cosa più sensata è far ricadere la colpa sui Belgi, rimproverandoli di diserzione, e accusare i francesi della mancanza di spirito combattivo. Naturalmente questo atteggiamento non sarà ben visto dai nostri alleati ma è l'unica soluzione per salvare almeno la reputazione dell'Esercito britannico.»

La politica da adottare sarebbe stata quella di preparare il pubblico a ricevere la notizia shock senza però permettere ai tedeschi di ottenere troppe informazioni. La decisione venne rafforzata du-

rante una seduta serale del Gabinetto, alla quale Cooper prese parte. Egli voleva che il pubblico sapesse qualcosa riguardo alla pericolosità della situazione ma Churchill si dimostrò ansioso e preferì non andare troppo nei dettagli riguardo alla vergognosa e umiliante resa incondizionata del BEF. Così, sempre sul Daily Express del 29 maggio si lesse in prima pagina: 'Il BEF è stato sconfitto. Dopo giorni di combattimenti all'ultimo sangue, le truppe di Sua Maestà sono state schiacciate, pur avendo inflitto al nemico perdite considerevoli. Almeno 50.000 soldati tedeschi sono stati uccisi e 300 carri armati distrutti dalla resistenza delle nostre truppe.'

L'opinione pubblica iniziò allora lentamente a sgretolarsi: alcuni continuarono a tenere le parti di Churchill, altri si indignarono per quello che era accaduto al Corpo di Spedizione Britannico, altri ancora accusarono di boicottaggio la stampa mentre una piccola minoranza fece pressione affinché venisse firmato un armistizio. Anche se non erano ancora iniziate le manifestazioni di piazza, il Paese aveva imboccato la strada per una possibile guerra civile e una nazione così internamente divisa sarebbe diventata un bersaglio facile da invadere. Poi, mentre l'Inghilterra attraversava quelle ore di crisi, accadde un fatto che riuscì ad evitare il collasso politico della nazione: a Londra giunse la voce che il mattino del 30 maggio Lord Gort, Thorne e Montgomery erano sbarcati a Dover da una nave ospedale. Churchill si recò immediatamente al porto, dove ad accoglierlo, oltre ad una folla esultante, vi erano anche i tre graduati e un mare di feriti, soli superstiti di ciò che restava del Corpo di Spedizione Britannico. Come avevano fatto quei tre generali a fuggire in Inghilterra? La stessa domanda la pose Churchill a Gort, dopo aver chiarito la questione sui motivi che lo avevano spinto ad accettare la resa di oltre 150.000 soldati inglesi. La risposta di Gort fu assai interessante.

Dopo aver firmato il protocollo dell'armistizio, Gort e Pownall fecero ritorno a La Panne e poi si diressero a Dunkerque, dove iniziarono a diffondere la voce che i feriti sarebbero stati evacuati. I tedeschi mantennero la promessa: quel giorno, le imbarcazioni leggere della Royal Navy arrivarono nel porto, scortate da alcune siluranti e tre cacciatorpediniere tedeschi ed ebbero inizio le operazioni di imbarco del personale ferito. I primi ad essere evacuati furono i soldati della 48ª e della 3ª divisione di fanteria. Quelli della 42ª erano ancora in marcia. Poi, alla sera del 29 maggio, capitò l'imprevisto: la RAF, ancora all'oscuro di quello che era accaduto nella sacca, effettuò un'incursione con i bombardieri contro le navi da guerra tedesche che avevano gettato l'ancora fuori dai moli di Dunkerque. Non bisogna infatti dimenticare che quel giorno si erano accesi nei cieli sopra la città violenti scontri tra i Bf-109 di Kesselring e i medesimi apparecchi schierati dall'11º Gruppo. Gli incrociatori da battaglia al largo di Dunkerque non erano sfuggiti all'aviazione militare inglese e per ben tre volte la RAF cercò di attaccarle con i bombardieri, senza ottenere successo. Tornando però alla sera del 29, l'inferno scatenato dai bimotori britannici gettò tutti nel caos. I tedeschi, come si vedrà in seguito, avevano iniziato a trasferire le preziose divisioni panzer a sud, lasciando a presidio di quell'area solamente il XXVI corpo d'armata. E in mezzo a tutto quel trambusto, i generali Gort, Thorne e Montgomery ne approfittarono per mescolarsi tra i feriti e riuscire a tornare in Inghilterra, assieme ad un buon numero di soldati prigionieri che erano stati obbligati a dare una mano ai loro commilitoni feriti. Anch'essi riuscirono a fare ritorno in patria e le loro testimonianze rafforzarono nell'opinione pubblica inglese e nei LDV un sentimento illusorio di poter ancora sconfiggere il nemico, anche se fosse riuscito a sbarcare. Perfino a Londra, dopo il ritorno miracoloso di Gort, Churchill decise che non avrebbe iniziato, per il momento, le negoziazioni con il console italiano Bastianini, che si era proposto come intermediario.

Il 2 giugno, l'ultima nave carica di feriti lasciò le spiagge di Dunkerque; tutti coloro che non fecero in tempo a fuggire rimasero lì con i tedeschi e li aiutarono a risistemare la città e il porto. Due giorni dopo, il Primo Ministro pronunciò un acceso discorso patriottico che mise in luce quale atteggiamento avrebbe assunto la Gran Bretagna: «Io stesso ho piena fiducia che se tutti fanno il loro dovere, se nulla è trascurato, se si fanno buoni accordi, come ora sta avvenendo, potremo dimostrare ancora una volta a noi stessi di essere in grado di difendere la nostra Isola, di superare la tempesta della guerra, e di sopravvivere alla minaccia della tirannia, se necessario per anni, se necessario da soli. In ogni caso, è quello che ci accingiamo a tentare di fare. Questa è la volontà di ogni uomo del governo di Sua Maestà. Questa è la volontà del Parlamento e della Nazione. L'Impero britannico e la Repubblica francese, uniti tra loro nella loro causa e nelle loro necessità, difenderanno fino alla

morte il loro suolo natio, aiutandosi reciprocamente, come buoni compagni, fino allo stremo delle loro forze. Anche se ampi tratti di Europa e molti vecchi e famosi Stati sono caduti o potranno cadere nella morsa della Gestapo e di tutti gli odiosi apparati del dominio nazista, non cederemo e non ci arrenderemo. Andremo fino in fondo, combatteremo in Francia, combatteremo sui mari e sugli oceani, combatteremo con crescente fiducia e crescente forza nell'aria, noi difenderemo la nostra Isola, qualsiasi costo possa avere, combatteremo sulle spiagge, combatteremo nei luoghi di sbarco, combatteremo nei campi e nelle strade, combatteremo sulle colline; Non potremo mai arrenderci e anche se, cosa che per il momento non credo possibile, quest'Isola o gran parte di essa sarà soggiogata e costretta alla fame, allora il nostro impero d'oltremare, armato e difeso dalla flotta britannica, continuerà la lotta, fino a che, quando Dio vorrà, il Nuovo Mondo, con tutta la sua forza e potenza, faccia un passo in avanti per il salvataggio e la liberazione del Vecchio.»

Una vittoria per modo di dire?

Sul continente europeo, la Wehrmacht aveva raggiunto il primo prerequisito necessario per aprire la strada all'invasione, anche se una vittoria di quel genere aveva provocato numerosi attriti a Berlino tra i comandanti in capo. Göring se la prese con gli altri poiché aveva tanto desiderato che la sua forza aerea potesse avere il privilegio di annientare il BEF sulla terraferma. Kesselring invece fu piuttosto contento dell'intervento tempestivo della Kriegsmarine, la quale accelerò la conquista del litorale, permise di risparmiare numerosi e preziosi velivoli e quindi poté procedere alla distruzione di ciò che rimaneva di Dunkerque e della zona limitrofa. La situazione della Luftwaffe non solo non le avrebbe permesso di condurre una battaglia di annientamento ma avrebbe solamente peggiorato le condizioni in cui si trovava. In sole tre settimane di aspri combattimenti, il potenziale bellico della forza aerea tedesca era vertiginosamente precipitato, sia a causa degli aerei sottoposti alla manutenzione, sia alle perdite subite in battaglia. Alcuni *Gruppen* di bombardieri possedevano 15 unità invece che le 30 previste mentre il reparto caccia riuscì a mantenere un rateo piuttosto alto di aerei in prima linea, circa il 75% di quelli in servizio. Il Messerschmitt Bf-109 E, nelle sue versioni E-3 e nelle prime E-4, si era dimostrato, fino ad allora, il velivolo più potente del continente, avendo affrontato spavaldamente tutti i suoi avversari ed essendo uscito sempre vittorioso dagli scontri. Sebbene il 27 i bombardieri tedeschi avessero reso il porto di Dunkerque praticamente inutilizzabile, quelle incursioni dovettero essere pagate a caro prezzo poiché per la prima volta i piloti tedeschi si trovarono a tu per tu con un aereo di fabbricazione britannica che poté essere considerato alla pari del Bf-109: il temibile Spitfire, le cui ali a forma ellittica, il motore Rolls-Royce Merlin e le quattro mitragliatrici Browning gli garantirono tutta la stima dei piloti della Luftwaffe. I primi aerei che incontrarono questi rispettabili velivoli furono una dozzina di Do-17 del III./KG 3[1]: poco dopo aver sganciato il loro carico di distruzione sui depositi di petrolio a ovest del porto, furono attaccati da uno squadrone di Spitfire. Sulla scena non c'era nemmeno un caccia di scorta. Benché gli operatori radio iniziassero a sparare disperatamente con le loro MG 15, la velocità degli attaccanti e la loro superiorità di fuoco non lasciarono alcun dubbio riguardo all'esito dello scontro. Metà dei Dornier si schiantò al suolo in fiamme o fu costretta a un atterraggio d'emergenza. Il II./KG 2 subì una simile esperienza e, stando ai racconti del maggiore Werner Kreipe, "I caccia nemici balzarono sulla nostra formazione strettamente congiunta con la furia dei maniaci.[2]"

Con i Dornier che volavano con le estremità alari quasi a contatto fra loro, lo schermo difensivo prodotto dal fuoco reciproco dei mitraglieri aiutò i piloti a tenere lontani gli incursori britannici. Nonostante ciò, le radio crepitavano con chiamate angosciate provenienti dai mitraglieri di coda: «Siamo stati colpiti gravemente… dobbiamo rompere la formazione… sto provando a fare un atterraggio forzato.»

Per la Luftflotte 2 si trattò di una giornata nera: "Con 64 equipaggi mancanti, 7 feriti e 23 aerei andati, le perdite di oggi hanno superato la somma di quelle degli ultimi dieci giorni", annotò Kesselring. Per il 28 maggio, sia la RAF che la Luftwaffe adottarono la strategia del massiccio impiego di aerei, con la speranza di sferrare un colpo decisivo all'avversario. L'11º Gruppo mise nella mischia tutti i piloti e gli apparecchi in grado di sollevarsi da terra e volare mentre i tedeschi schierarono numerosi caccia di scorta, per coprire le navi della flottiglia di Lütjens (appartenenti al JG 3,

JG 26, JG 51 e JG 54). Anche se solo il KG 77 si alzò in volo per colpire obiettivi sparsi, principalmente tra Ostenda e Dunkerque, quel giorno un solo Do-17 e due Bf-109 furono abbattuti al prezzo di tre Spitfire, tre Defiant e otto Hurricane, i quali però andarono perduti non tanto grazie all'intervento della Luftwaffe quanto invece a causa di incidenti di vario tipo.

Per i tedeschi, lo schieramento degli aerei rappresentava un serio problema: mentre l'avanzata dei panzer aveva inesorabilmente allungato le linee di rifornimento, anche il tragitto che i velivoli avrebbero dovuto coprire aumentava di giorno in giorno, rendendo impossibile quella perfetta coordinazione tipica della Blitzkrieg. L'incontro che si svolse il 26 maggio al quartier generale di von Kluge ne è la prova: il comandante del VIII Fliegerkorps, Wolfram von Richthofen, volò fino al luogo dell'incontro a bordo del suo aeroplano personale per discutere di alcune misure. Al quartier generale erano presenti anche i comandanti dei corpi corazzati Reinhardt e Guderian, il quale stava maledicendo l'ordine di Hitler di fermare le truppe proprio quando erano ad un passo dal successo. Kluge si rivolse quindi al comandante dell'VIII Fliegerkorps: «Allora, Richthofen – disse in tono sarcastico – suppongo che voi abbiate già preso Dunkerque dal cielo, giusto?»

«No, Herr General, non l'abbiamo nemmeno attaccata. I miei Stuka sono troppo lontani […] e di conseguenza posso adoperarli al massimo due volte al giorno e non sono nemmeno in grado di concentrare gli sforzi su un unico punto.»

«Allora che cosa sa dirmi riguardo agli altri corpi aerei?»

«Sono situati ancora più indietro, la maggior parte ancora nel Reich e in Olanda. Perfino per gli Heinkel 111 e per gli Junker 88 quello è ancora un lungo tragitto da percorrere.[3]»

La discussione tra i quattro andò avanti con critiche alla decisione di Göring di permettere la resa del BEF solo con la Luftwaffe e con la constatazione dell'impossibilità di sferrare un attacco decisivo con la 4ª Armata.

Il 2º *Stukageschwader* (StG 2) aveva riposizionato nei pressi della base aerea a est di St. Quentin alcune unità ma anche in questo modo il problema della distanza non fu affatto risolto. Una volta giunti sul luogo, gli aerei, sia bombardieri che caccia di scorta, si trovavano con meno carburante a disposizione per ingaggiare il nemico o per ripetere l'attacco nel caso in cui la prima ondata avesse mancato il bersaglio. Questo svantaggio fu ben chiaro al maggiore Oskar Dinort ed ai suoi piloti dello StG 2 la mattina del 25 maggio, quando dovettero attaccare alcuni cacciatorpediniere inglesi al largo della costa di Calais: "Un denso e spesso muro di fumo grigiastro fu il primo ostacolo che incontrammo ma poi, al largo, il cielo divenne limpido. Così limpido che dovetti chiudere temporaneamente gli occhi a causa della luce diffusa che mi accecava. Il mare si stendeva sotto di me in tutte le direzioni come un'infinita lastra di vetro smerigliato. Improvvisamente su quella piana d'acqua apparvero come dei piccolissimi granelli di polvere. Sebbene le avventure e le continue operazioni delle settimane precedenti ci avessero saldato in una squadra ricca di esperienza e sicura di sé, io ebbi lo stimolo e l'eccitazione di provare qualcosa di nuovo: un brivido mi percorse la colonna vertebrale al pensiero che avremmo dovuto attaccare delle navi, quei bersagli così piccoli, così veloci e così pericolosi. Nonostante la mia esperienza di volo, mi venne improvvisamente in mente una domanda alla quale non seppi trovare risposta: quale procedura avrei dovuto dare ai miei uomini? Come si sarebbe dovuto attaccare un bersaglio del genere? Erano rari i piloti dello StG 2 che avevano acquisito la capacità di colpire obiettivi come navi. 'Attacco per il Gruppen' ordinai tramite la radio 'Scegliete il vostro bersaglio.' A quel comando, due aerei che mi seguivano in coda virarono a dritta, tolsero gas e iniziarono a perdere quota. Una picchiata su bersagli così piccoli avrebbe dovuto iniziare ad altezze più basse e di sicuro dai 4.280 metri ai quali stavamo volando non sarebbe stata l'ideale. Quando l'altimetro mi suggerì che ero ad una distanza dal livello del mare ideale per attaccare, ruotai di 180° l'apparecchio e lo diressi contro una delle navi che a quell'altezza mi sembrava più grossa e quindi più facile da colpire. Il bersaglio tuttavia iniziò a muoversi e si distolse dal mirino, scomparendo dalla visuale. Dovetti quindi riprendere quota, aggiustare l'assetto, puntare nuovamente il bersaglio e tuffarmi di nuovo. Finalmente, dopo alcuni tentativi, intuii che quella sarebbe stata la volta buona quando l'obiettivo non era più un granello di polvere ma aveva assunto una lunga e snella sagoma, tipica di un cacciatorpediniere, che si ingrandiva sempre di più man mano che l'aereo piombava verso il basso. Quasi a farlo apposta, la nave virò in direzione del porto e

tutto quello che riuscii a inquadrare era la spuma lasciata dalle eliche dei propulsori. L'altezza precipitava vertiginosamente ma questa volta decisi di proseguire: provai a seguire il corso della nave ma quella aveva già compiuto una rotazione di mezzo angolo giro e quel semicerchio il mio Stuka non avrebbe potuto farlo. A quel punto ripresi nuovamente quota e abbandonai il bersaglio. Nella virata, notai che anche gli altri quaranta cacciabombardieri si trovavano nella mia medesima situazione. La maggior parte delle bombe terminò la corsa nel mare, provocando impressionanti ma inutili fontane d'acqua. Solo un trasporto e un guardiacoste furono colpiti. A quel punto, ordinai al Gruppen di riprendere la formazione per tornare indietro. Quello era il momento della nostra massima vulnerabilità, con una velocità così ridotta che gli apparecchi sembravano sospesi a mezz'aria e noi piloti occupati a disattivare gli aereo-freni, riaprire la valvola del radiatore, riaggiustare la barra dello sgancio dell'ordigno, dare gas, aumentare i giri dell'elica e la quota. Contemporaneamente, i miei subalterni dovevano tenere gli occhi ben puntati sul loro capogruppo per essere sicuri di abbandonare la zona martoriata dalla contraerea nella stessa direzione e in più dovevano volare in formazione ravvicinata per aumentare la difesa contro eventuali attaccanti provenienti dalle ore sei.

Qualcuno all'improvviso urlò nelle cuffie: "Caccia nemici dietro di noi!" e istintivamente iniziai a prendere quota per vedere se effettivamente il nemico ci aveva raggiunto. Sopra di noi volteggiavano gli aerei nemici, tutti rigidamente in formazione, quasi come se stessero eseguendo un passo di danza. Poi alcuni di essi, come se avessero individuato un punto debole della nostra formazione, smisero di compiere quelle grandi circonferenze e si lanciarono su di noi come falchi sulle prede. Subito tolsi gas e virai a dritta. Impiegai quella tattica come misura difensiva in caso di emergenza poiché sarebbe stato un suicidio doversi confrontare con un caccia che volava con una velocità superiore almeno al doppio della mia. L'Hurricane o lo Spitfire, non seppi riconoscere che tipo di aereo fosse, era troppo veloce per seguirmi. Io riuscii a defilarmi in tempo dal suo mirino e le sue mitragliatrici spararono nel vuoto. Per un cacciabombardiere, le manovre da eseguire in quei casi erano piuttosto simili a quelle già affrontate durante l'attacco ai cacciatorpediniere: mantenere il sangue freddo, evadere, scendere in picchiata e non dare tempo all'avversario di puntarti. Qualche secondo dopo l'aereo nemico travolse uno Stuka che si trovava alle mie spalle, prese quota ma fu assaltato da un Bf-109. "Ci siamo liberati di quello" confermò una voce negli auricolari. Così, anche quella missione si era conclusa e chissà quante ne avremmo ancora dovute svolgere[4]."

Per fortuna di Kesselring e Dinort, i combattimenti non si prolungarono per troppo tempo. Anche Lütjens, da parte sua, sporse alcune lamentele al suo superiore a causa di un inconveniente tecnico sulle sue navi da battaglia. Il potente rinculo delle torrette principali aveva messo fuori uso il radar di prua per l'avvistamento (il Seetkat appartenente alla prima generazione, il FuMG39Gg) rendendo la *Bismarck* praticamente cieca in navigazione. Senza gli strumenti di rilevazione elettronica, la nave non avrebbe potuto sfruttare la mortale precisione che caratterizzava le corazzate in servizio della flotta tedesca poiché quel modello di radiolocalizzatore non era stato progettato per essere sottoposto a riparazioni e manutenzione anche in mare, a differenza dei sistemi di avvistamento installati a bordo del *Prinz Eugen*, del *Von Schlieffen* e del *Von Moltke*, e anche perché il sistema di avvistamento radar era collegato direttamente alla centrale di controllo del tiro, dove i dati raccolti venivano tradotti in coordinate e inviate ai cannonieri.

I problemi che le varie branche della Wehrmacht dovettero affrontare furono però ripagati dall'acquisizione di un lucroso bottino di guerra. Il solo Esercito britannico consegnò in mano ai vincitori circa 150.000 prigionieri, 400 carri armati, 2.472 cannoni, 63.879 veicoli, 22.134 strumenti di comunicazione tra radio e telefoni da campo, 416.000 tonnellate di equipaggiamento, 75.000 munizioni e circa 162.000 litri di carburante, mentre 220.000 soldati francesi avevano alzato la bandiera bianca. In modo analogo, il Comando Caccia della RAF contò 104 velivoli perduti dall'inizio dell'invasione tedesca il 10 maggio. I piloti uccisi, feriti o fatti prigionieri furono 87. La Royal Navy vide affondare 27 delle sue navi, tra le quali risultarono anche 6 cacciatorpediniere, unità di base per compiere operazioni di anti-invasione.[5]

Sebbene la Luftwaffe, l'Heer e la Kriegsmarine avessero pagato un caro prezzo per la vittoria a Dunkerque, erano riuscite a ridurre le difese delle isole britanniche. Ampie opportunità di infliggere ulteriori perdite al nemico si sarebbero presentate in futuro.

L'atteggiamento degli USA

Un grosso colpo era stato inferto ma il tempo per il trionfo finale non era ancora arrivato. Gli inglesi lo percepirono meglio di chiunque altro poiché credettero di essere stati abbandonati da tutti e di fronteggiare un nemico ormai padrone del continente. Quale soluzione rimaneva se non cercare un alleato nel resto del globo? E perché non gli Stati Uniti? Anche se l'America non avesse fermato l'invasione, avrebbe comunque potuto fornire qualsiasi tipo di aiuto alla Gran Bretagna, anche a costo di mettere mano al tesoro britannico.

I membri del Governo erano pervasi da un senso di pessimismo. Non si aspettavano alcun tipo di aiuto dal mondo esterno e avevano riposto tutta la loro fiducia nella speranza che la Germania sarebbe prima o poi crollata. Chuchill invece, la cui madre era americana, si era prontamente attivato in una serie di corrispondenze che iniziarono già a partire dal 15 maggio. In un telegramma egli scrisse espressamente a Franklin Delano Roosevelt: "Lei ci dia gli attrezzi e noi faremo il lavoro."

La più grande democrazia del mondo, tuttavia, era ben disposta a sacrificare la Gran Bretagna alla Germania e accettarne l'invasione da parte di quest'ultima. Com'è possibile spiegare questa affermazione? Per fare luce sulla questione è necessario un passo indietro nel tempo e attraversare l'Atlantico per evidenziare i tratti salienti della politica degli Stati Uniti d'America.

Con il tracollo economico del 1929, gli Stati Uniti si chiusero in un guscio protettivo con il solo obiettivo di rimettere in moto l'economia entro i loro confini, ignorando completamente ciò che avveniva nel resto del pianeta. Mentre gli avvenimenti in Europa precipitavano, tra l'agosto del 1935 e il maggio del 1937 il Congresso approvò una serie di leggi della neutralità. Queste leggi, finalizzate a rallentare l'entrata in guerra in Europa degli USA, prevedevano inoltre che l'America non avrebbe esportato armi a nessun belligerante e che gli americani non avrebbero salpato su navi battenti bandiera di una nazione in guerra. Il conflitto arrivò il 1 settembre 1939 e lo stesso giorno in cui Gran Bretagna e Francia dichiararono guerra alla Germania, Roosevelt rassicurò la nazione che avrebbe fatto tutto il possibile per tenere gli Stati Uniti neutrali. Nel suo discorso però, il Presidente fece trapelare i pericoli che sarebbero pervenuti se l'America se ne fosse stata a guardare. In che modo, però, avrebbero potuto entrare in guerra delle democrazie occidentali?

Lo scoppio delle ostilità nel continente Europeo aveva provocato una grande spaccatura all'interno dell'opinione pubblica americana, divisa tra neutralisti e interventisti. Si trattò di una divisione simile a quella che c'era stata in Italia nel 1914, ma con sostanziali differenze. Il principale strumento di forza usato dagli interventisti era il timore, tra l'altro montato su pregiudizi del tutto errati, di un'invasione tedesca del continente americano. Nella tarda primavera del 1940, la Gran Bretagna era l'ultimo caposaldo tra le mire espansionistiche di Hitler e gli USA. Gli interventisti ritenevano che se la Gran Bretagna avesse capitolato, allora le coste dell'America sarebbero state minacciate e la sicurezza che pervadeva il continente sarebbe scomparsa istantaneamente. Inoltre, erano preoccupati dal futuro dopo la guerra: gli Stati Uniti sarebbero dovuti coesistere con un continente governato da regimi totalitari di ideologia fascista; due profili governativi che in comune non avevano proprio niente. Per queste ragioni, molti intellettuali che vedevano il pericolo rappresentato da Adolf Hitler si schierarono tra le file degli interventisti. Uno dei più noti tra questi fu certamente lo scrittore Archibald MacLeish, del quale si possono riportare alcune parole: "Come possiamo starcene qui seduti, come spettatori di una guerra contro noi stessi?"

Tra coloro che volevano l'ingresso degli Stati Uniti in guerra vi erano inoltre Roosevelt e i membri del suo Governo, ben consapevoli di quale situazione vigesse in Gran Bretagna.

Tuttavia erano molti anche gli americani ancorati ai vecchi principi dell'isolazionismo, assai più numerosi degli interventisti, meglio organizzati e con una nutrita rappresentanza al Congresso. Benché le loro motivazioni poggiassero su fatti storici, furono supportate anche da una serie di avvenimenti che accaddero parallelamente al corso della guerra in Europa e dall'influenza di altri pezzi grossi delle forze armate. Le possibilità di sopravvivenza della Gran Bretagna erano "appese ad un filo", come concluse l'ambasciatore americano a Londra. L'America doveva salvaguardare i propri interessi nel Pacifico e non avrebbe avuto tempo, nel 1940, per curarsi delle lamentele inglesi; il generale George Marshall, capo di stato maggiore dell'Esercito degli Stati Uniti, sostenne che il paese

era completamente impreparato per una guerra. L'Esercito aveva una forza effettiva di soli 75.000 uomini e la somma degli impiegati nell'Aviazione e nella Marina raggiungeva la cifra di 25.000 tra piloti e marinai. Per di più, gli Stati Uniti avevano aiutato la Triplice Intesa a vincere la Prima Guerra Mondiale ma i suoi due principali esponenti, cioè Francia e Gran Bretagna, si erano dimostrati incapaci di mantenere fede ai loro debiti di guerra. Gli americani erano stati presi in giro da un conflitto combattuto esclusivamente in Europa e questo non si sarebbe ripetuto una seconda volta. Non sarebbe mai più successo che giovani americani fossero inviati oltre l'Atlantico per combattere e morire per l'Impero Britannico; in una ristretta minoranza degli isolazionisti, vi erano coloro che elogiavano la politica di appeasement di Chamberlain e che giudicavano che non sarebbe successo nulla se Francia e Inghilterra non fossero intervenute; quando l'ambasciatore americano in Germania, Hugh Wilson, fu richiamato a Washington in segno di protesta contro la Notte dei Cristalli, sia Chamberlain sia Daladier erano stati illusi da Hitler riguardo a un possibile trattato di pace duratura in Europa.

Come se non bastasse, le relazioni anglo-americane subirono un tracollo in negativo durante l'inverno del 1939/40 a causa di svariati motivi. L'episodio dell'affondamento, in pieno Atlantico, di un mercantile americano diretto in Germania, sospettato di essere una nave tedesca con altra bandiera e distrutto dal sommergibile inglese *Sealion*, la censura della posta che transitava per l'oceano, le restrizioni sulle importazioni dei prodotti agricoli dagli USA sono solo alcuni degli avvenimenti che avevano irritato l'opinione pubblica americana. D'altro canto, l'arrivo inaspettato nel continente Europeo del sottosegretario di stato statunitense, Sumner Welles, all'indomani della *Kristallnacht*, riempì di collera i britannici. La reputazione che la Corona di Londra aveva a Washington era alla pari di quella dell'Unione Sovietica o della Germania. La presenza di disfattisti nell'opinione pubblica, inoltre, ebbe il suo peso sulle decisioni di Roosevelt: per loro era una cosa fuori dal mondo produrre macchinari o armi che sarebbero potuti essere presi dal nemico una volta raggiunta l'Inghilterra.

A questo scenario bisogna, però, aggiungere un fatto davvero particolare. I membri del partito conservatore, accaniti avversari di Roosevelt, avevano evidenziato i pericoli derivanti dal leader del partito nazionalsocialista.

Molto presto la rapida crescita economica e l'aumento del potere militare in Germania furono altamente invidiati dagli americani. I Giochi Olimpici del 1936 e i pomposi spettacoli del partito nazista contribuirono ad aumentare l'ammirazione. Il Presidente Roosevelt, profondamente occupato a migliorare le condizioni di vita e di lavoro degli operai, si tenne costantemente informato fin nei minimi dettagli riguardo ai programmi sociali messi in atto dai nazisti grazie al suo ambasciatore a Berlino. Già sei mesi prima di essere richiamato, Wilson scrisse al Presidente riguardo ad una visita che egli fece con il Dr Robert Ley, leader del fronte del lavoro: "Credo che ci sia qualcosa nel *Kraft durch Freude*, la forza attraverso la gioia, dal quale il mondo intero potrà trarre dei profitti. Senza ombra di dubbio, uno dei più grossi problemi nel campo dell'occupazione, tra l'altro diffuso in quasi tutti i paesi del pianeta, riguarda il fatto che un aumento di stipendio non arricchisce la vita dei lavoratori né la rende più significativa perché lo stipendio extra è normalmente sprecato in idiozie. I tedeschi, che non sono in grado di garantire un aumento di stipendio, sono riusciti invece a migliorare lo stile di vita dei loro impiegati nelle fabbriche concedendo loro accesso gratuito ai teatri, alle sale cinematografiche, ai musei, all'arte e alla musica, non solo del loro paese ma anche di quelli esteri. Perfino le fabbriche stesse, e mi riferisco alle strutture che permettono il funzionamento dell'economia della Germania, sono state rifatte in maniera da sembrare esteticamente più belle mentre gli operai che ci lavorano all'interno godono ogni anno di piacevoli viaggi stipendiati dallo stato. Per raggiungere questo status i lavoratori hanno dovuto inizialmente pagare di tasca propria. Con un fatturato di 2.5 bilioni di Reichsmarks, Kraft durch Freude ha ricavato un profitto di 20 milioni soltanto l'anno scorso."

Wilson, mentre era ancora a Berlino, entrò in contatto anche con Konstantin Hierl, capo del Reichsarbeitsdienst, il Servizio del Lavoro nel Reich, per installare un osservatore temporaneo in uno dei tanti campi del Servizio. Confrontato con un esercito di americani disoccupati, l'idea di un servizio di lavoro senza scopo di lucro fu tutt'altro che rifiutata da Roosevelt.

Sebbene l'influenza della stampa spingesse il Presidente a ritirare l'ambasciatore da Berlino, le forze interventiste non erano sufficientemente forti politicamente da convincere il Governo americano a contrastare gli avvenimenti in Europa. Nemmeno l'Anschluss, l'occupazione della Cecoslovacchia, la campagna di Polonia, la sottomissione di Danimarca e Norvegia, l'assalto a Belgio, Lussemburgo e Olanda e il collasso della Francia portarono i 'Difensori della Libertà e della Democrazia' in primo piano sul palcoscenico mondiale, eccezion fatta se si pensa al Gran Duca di Lussemburgo che fu trasportato in esilio da Lisbona a New York sull'incrociatore americano *Trenton*.

Sulla base delle precedenti considerazioni si possono dunque capire le seguenti conclusioni. Quando Reynaud e il Primo Ministro britannico informarono il Presidente americano che solo la dichiarazione di guerra avrebbe potuto salvare la Francia, l'unica risposta che provenne dalla costa oltre l'Atlantico fu una dichiarazione di condoglianze. Al Comitato delle Relazioni con l'Estero, il Senatore Key Pittmann sostenne che l'entrata in guerra degli USA era fuori questione: "Perché non potremo fornire alcun aiuto per almeno un anno e la guerra sarà finita nel giro di sei mesi."

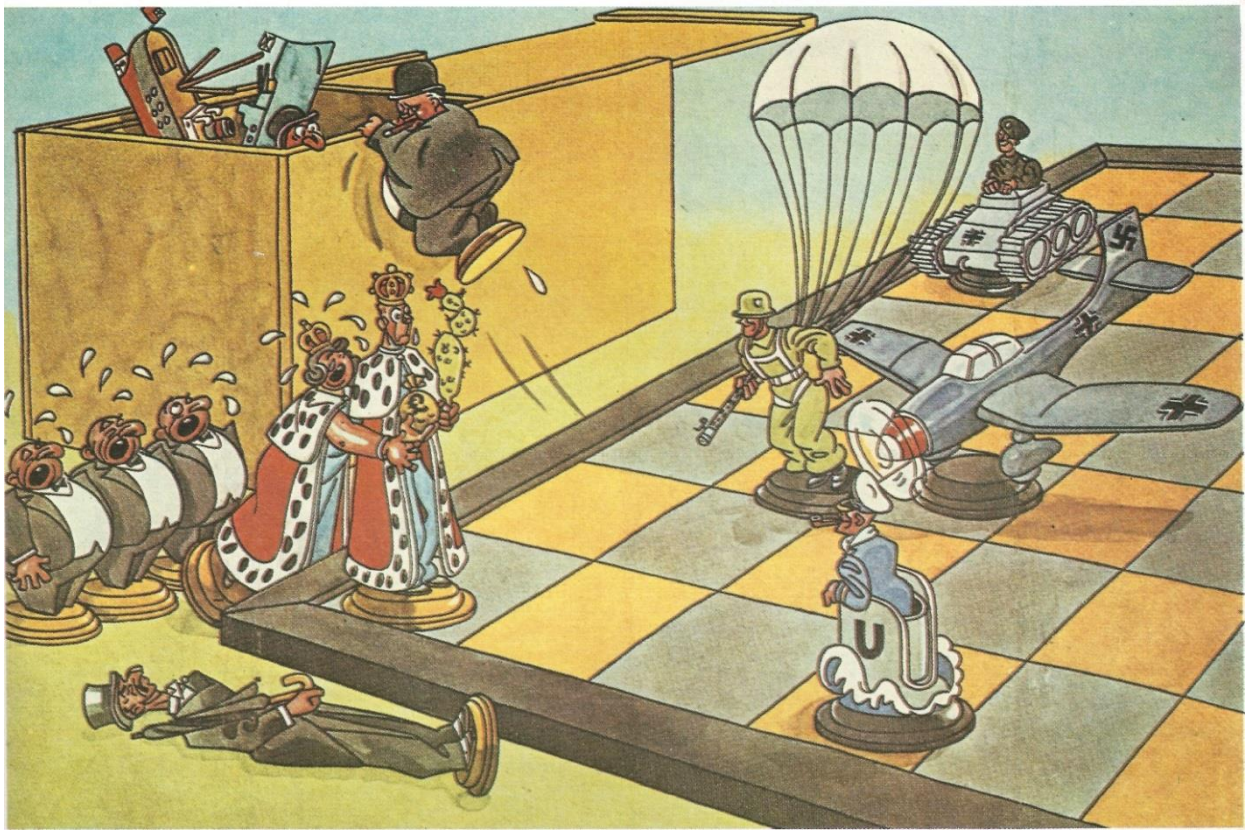
Il 15 maggio Churchill, pesantemente influenzato dalla sconfitta in Norvegia e ancora all'oscuro della reale situazione delle Fiandre, decise di mandare un telegramma al Presidente statunitense: "Se necessario continueremo la guerra da soli, e questo non ci spaventa affatto. Ma io sono sicuro che lei capirà, Signor Presidente, che la voce e la potenza degli Stati Uniti potranno non contare affatto se rimarranno nascoste troppo a lungo." Lo stesso giorno, il Premier britannico fece richiesta di 40 o 50 cacciatorpediniere della Grande Guerra. Questa richiesta venne ripetuta il 17 luglio, con altre parole: "Il più grande aiuto che gli USA potranno fornirci è l'invio di una cinquantina di cacciatorpediniere, anche se un centinaio non saranno di certo rifiutati."

Per rinforzare la Royal Navy, Churchill non fece solamente richiesta di cacciatorpediniere: torpediniere sullo stile delle invidiate S-boot, per contrastare il naviglio tedesco nella Manica; idrovolanti a lungo raggio per le pattuglie nell'Atlantico e nel Mare del Nord; unità navali per rinforzare la flotta operante nel Mediterraneo e per pattugliare gli stretti attorno all'Islanda; aerei per la RAF; fucili, mitragliatrici e cannoni per rimpiazzare rapidamente ciò che il BEF aveva perso e per armare quella massa di LDV. La maggior parte delle chiamate e degli appelli provenienti da Londra rimbalzavano però contro un orecchio sordo. Wilson descrisse la posizione americana con una semplice equazione: "Vent'anni fa noi provammo a salvare il mondo e guarda oggi come si è ridotto! Se provassimo ancora una volta a salvare l'Europa, la situazione non sarebbe molto diversa rispetto a quella dell'ultima guerra. Se avviassimo un conflitto nel continente oltre l'Atlantico, non avremmo nulla da guadagnare ma tutto da perdere." Avendo creduto che la Prima Guerra Mondiale fosse 'la guerra per porre fine alle guerre', gli americani erano entrati in campo con l'intenzione di raddrizzare il mondo; ma l'andamento stesso delle ostilità, le aspre condizioni di pace e l'insostenibile Trattato di Versailles avevano deluso tutti.[6]

Roosevelt però aveva intenzione di dare tutto l'aiuto possibile a Churchill per fare in modo che la Gran Bretagna resistesse fino all'entrata in guerra degli Stati Uniti. Sì perché secondo lui, prima o poi, ciò sarebbe successo. Tuttavia, poiché il paese si avviava verso le elezioni presidenziali quell'autunno stesso, egli intraprese una serie di iniziative atte a migliorare la pessima condizione in cui versava l'ultima democrazia europea ancora in vita, cercando di dare ascolto all'opinione pubblica e al Congresso. Mentre i tedeschi si aprivano la strada attraverso le Ardenne, Roosevelt inviò, tramite l'ambasciatore britannico a Washington, il marchese di Lothian, la proposta di affittare le basi aeree di Trinidad, Bermuda e Newfoundland. L'offerta venne rifiutata da Churchill il 27 maggio poiché non ne vedeva alcun vantaggio per la Gran Bretagna. Il 31 maggio furono stanziati 2 milioni di dollari per espandere l'economia militare americana e potenziare il sistema delle difese, accontentando dunque la fetta dei disfattisti. Consultandosi con i vertici delle forze armate e dell'industria bellica, Roosevelt giudicò che sarebbe stato troppo costoso e troppo lungo convertire tutto l'armamentario della Grande Guerra in strumenti più moderni. Così, il 4 giugno furono diramati ordini a tutti i depositi, ai magazzini e agli arsenali dell'Esercito di trasportare tutto l'armamentario a Raritan, nel New Jersey. L'11 giugno arrivò l'ordine di salpare in direzione della Gran Bretagna e il 13 partì la prima nave, la fregata *Eastern Prince*. Giorno dopo giorno, convogli di mercantili e fregate mollarono gli ormeggi con a bordo 900 cannoni da 75 mm, ciascuno con

1.200 colpi, 300 mortai da 3 pollici con 325 granate a testa, 500.000 fucili Enfield M1917 (ai quali si aggiunsero almeno 50.000 fucili Ross di fabbricazione canadese) con 120.000.000 di munizioni, 1.157 mitragliatrici Lewis, 7.071 mitragliatrici Vickers, 10.000 mitragliatrici Browning M1917 e 25.000 BAR (Browning Automatic Rifle, fucile automatico Browning). Come fu possibile tutto questo? Le leggi della neutralità erano ancora attive ma Roosevelt trovò un modo di aggirarle. È vero che gli Stati Uniti non potevano fornire armi a una nazione belligerante ma ciò non valeva per le compagnie commerciali. Grazie alla US Steel Company, quel ben di dio di armi fu venduto alla Gran Bretagna. Eh sì, mica regalato! Gli inglesi pagarono, infatti, una cifra pari a 37.619.556,60 $ per tutto quel materiale bellico.[7] Tuttavia, riguardo alla cessione dei cacciatorpediniere, Roosevelt rispose in maniera sfuggente e in ritardo, facendo capire a Churchill che l'invio di navi da guerra avrebbe richiesto l'autorizzazione del Congresso e, in un periodo di elezioni con un partito repubblicano agguerrito come rivale, non era proprio il momento più adatto per fare domande del genere.

Il 25 luglio, infine, gli Stati Uniti proibirono l'esportazione di petrolio a paesi al di fuori delle Americhe e della Gran Bretagna. E questo come si spiega? Coloro che maggiormente desideravano evitare di scendere in guerra per aiutare un paese 'già praticamente sconfitto' erano gli industriali e numerose compagnie commerciali, le quali detenevano il monopolio di alcune materie prime o comunque erano forti esportatori, come la Texas Oil Company. Esse avevano trovato il modo di ricavare il guadagno firmando una serie di trattati bilaterali con la Germania, specialmente a partire dall'ottobre del 1938. Ottenendo finanziamenti dallo Stato, i grandi magnati, i pilastri dell'economia americana, avevano intrapreso una serie di azioni per ridurre la disoccupazione, cercando di aumentare la produzione in particolar modo nei settori che facevano comodo al Terzo Reich, in maniera da svendergli i prodotti in eccesso ed evitare una nuova crisi da sovrapproduzione. Come? Gli Stati Uniti che vendevano materie prime alla Germania? In seguito questa questione sarà chiarita. Quando l'economia degli USA era oramai indirizzata verso la ripresa, nell'estate del 1939, i traffici marittimi tra i due firmatari conobbero un boom senza sosta. I grandi produttori ed estrattori di materie prime si accordarono clandestinamente con le compagnie commerciali tedesche in maniera da soddisfare le esigenti richieste della Germania e, al contempo, fare concorrenza all'Unione Sovietica. L'invio di materie prime alla Germania piuttosto che all'Inghilterra era in gran parte spinto e favorito dalla maggioranza dell'opinione pubblica isolazionista: 9 abitanti su 10 credevano che Hitler avesse già vinto la guerra e solamente il restante decimo credeva che la Gran Bretagna non sarebbe stata capace di fronteggiare l'invasione da parte della Wehrmacht e che avrebbe fatto la stessa fine degli altri paesi d'Europa.[8]



La propaganda in azione: sopra, la stampa britannica ironizza sulla nuova condotta bellica dei tedeschi; sotto, lo 'scacco matto' a Re Giorgio VI.

IV – IL CROLLO DELLA FRANCIA

Strategie e condizioni

Quando il generale Weygand arrivò dalla Siria il 19 maggio e assunse il comando delle forze armate, fu in grado di stilare un primo quadro della situazione: l'esercito francese era stato terribilmente mal ridotto non soltanto per le conseguenze delle perdite subìte nei vari campi di battaglia ma anche per la resa della 1ª Armata a Lilla e per la riduzione in schiavitù degli uomini di una buona parte della 7ª Armata dopo lo sfacelo britannico a Dunkerque. 24 divisioni di fanteria, 6 divisioni motorizzate su 7, 3 divisioni meccanizzate leggere, 2 divisioni di cavalleria leggera e una divisione corazzata rappresentavano l'entità delle perdite, compreso l'appoggio totale delle divisioni inglesi, eccezion fatta per la 51ª divisione di fanteria 'Highlands', la 52ª divisione di fanteria 'Lowland', la 1ª divisione canadese e per la 1ª divisione corazzata inglese che erano rimaste tagliate fuori dal resto del BEF e non erano state fatte prigioniere. Tutto ciò che rimaneva ai francesi erano 43 divisioni di fanteria originate nel tempo di pace, di cui alcune avevano già subìto gravi perdite, 3 divisioni di cavalleria leggera equipaggiate con 36 autoblindo invece dei 112 stabiliti e 3 divisioni corazzate che in totale assembravano una quarantina di carri armati, rispetto ai 200 del 10 maggio. Con quelle forze Weygand si preparò a difendere un fronte di 362 km, che si estendeva dalla costa della Manica fino alla linea Maginot. A difesa della linea sul confine tedesco erano impegnate 17 divisioni di fanteria, tra le quali solamente una costituita in tempo di pace mentre tutte le altre erano formalmente dei gruppi di soldati che difendevano le fortificazioni. I rinforzi erano costituiti dai rimasugli dell'Armata della Mosa e dalle poche truppe belghe che riuscirono a riparare in Francia, per cadere dalla padella alla brace. Quell'esercito di sbandati e riservisti sarebbe stato pronto per il 15 giugno. Per quella data, le divisioni a disposizione del generale Weygand sarebbero state 60, contro però le 143 tedesche, tra le quali 10 corazzate e 7 motorizzate. Il generale Gamelin, ormai privo del potere di comando, suggerì al suo successore le possibili strade da seguire: "Dopo Dunkerque, non siamo più in grado di difendere il fronte che va dalla Somme all'Aisne con le scarse forze che ci sono rimaste. Non ci restano che due soluzioni: chiedere un umiliante armistizio o ritirarci nei territori d'oltremare. Soltanto la seconda scelta sarebbe onorevole per la Francia ma se si vuole proseguire su questa via, non bisogna perdere tempo. Bisognerà costituire senza indugio teste di ponte a difesa dei nostri porti e iniziare immediatamente l'evacuazione. La ripresa della nazione dipenderà esclusivamente dal suo impero coloniale e dall'Inghilterra."

Per attuare il piano di Gamelin, i francesi avrebbero allora dovuto combattere una guerra difensiva lungo il fronte Somme-Aisne. Questa avrebbe permesso il ripiegamento lungo le direttrici principali e avrebbe fornito il tempo necessario per trasportare i soldati in Nord Africa e sfruttare al massimo le potenzialità delle colonie. Weygand tuttavia rispose che le 50 divisioni rimaste avrebbero formato solamente un argine di sabbia che, una volta sfondato, avrebbe ostacolato sia una ritirata ordinata sia la formazione di una linea difensiva, anche se questa fosse stata predisposta in anticipo. Indispensabile dunque la resistenza dell'Esercito fino all'ultimo sul fronte dei due fiumi e, in caso di sfondamento, il tener duro per salvare l'onore francese.

La situazione non tendeva a migliorare e il 25 maggio, in una riunione del consiglio di guerra, il generale aprì il dibattito avanzando un piano le cui probabilità di successo erano piuttosto remote: si sarebbe potuto ridurre il fronte stabilendo una nuova linea che andasse dalla costa alla Loira, lasciando in questo modo scoperto il fianco destro e consegnando in mano nemica la linea Maginot, oppure costituire un secondo fronte che comprendesse la linea difensiva fortificata ed escludesse Parigi. Il piano fu abbandonato subito dal suo stesso ideatore e fu respinta anche l'ipotesi di far ripiegare il fronte sulla linea Senna-Marna. Weygand si convinse e il giorno seguente ribadì ciò che aveva espresso nei giorni precedenti: "La battaglia da cui dipendono le sorti della nazione sia combattuta sulle posizioni attualmente occupate, escludendo la possibilità di un ripiegamento. Tutti i comandanti, di qualsiasi grado, devono essere animati dall'incrollabile proposito di combattere fino alla fine."

La seguente tabella riassume la disposizione delle forze francesi il 4 giugno:

Unità	Comandante	Localizzazione	Settore da difendere
III Gruppo d'Armata	Gen. Antoine Besson	Fianco sinistro	
10ª Armata	Gen. Robert Altmayer		Le strade che conducevano alla bassa Senna e a Parigi
7ª Armata (i resti indeboliti)	Gen. Aubert Frére		Amiens-Péronne
6ª Armata	Gen. Robert Touchon		Dalla regione dell'Ailette e dell'Aisne fino a Neufchàtel
IV Gruppo d'Armata	Gen. Charles Huntziger	Centro	
4ª Armata	Gen. Eduard Requin		La strada principale che collegava Langres
2ª Armata	Gen. Henry Freydenberg		Settore a sud di Sedan
II Gruppo d'Armate	Gen. André Prételat	Fianco destro	Linea Maginot
3ª Armata	Gen. Charles Condé		Metz
5ª Armata	Gen. Victor Bourret		Ritche
8ª Armata	Gen. Emile Laure		Colmar

Il tratto sul confine tedesco era sommariamente ben organizzato e protetto mentre il nuovo fronte settentrionale, tra la Mosa e la costa, era alquanto debole e la sua fragilità aumentava man mano che si procedeva verso l'Aisne. Dove le truppe francesi erano arrivate il 16 maggio, lì ebbero tempo a sufficienza di trincerarsi mentre questo procedimento non poté essere effettuato anche sulla Somme. L'urto era quasi impossibile da assorbire completamente poiché i tedeschi avevano due grosse teste di ponte ad Amiens e a Péronne, due basi di partenza per un prossimo sfondamento. In più, la densità delle truppe francesi era piuttosto bassa: una divisione per ogni 13 km di fronte. Per riempire i vuoti si sarebbero potute impegnare le riserve, le quali però si trovavano in una condizione addirittura peggiore rispetto alle truppe regolari. Per tentare di compensare l'esiguità degli effettivi e per opporre una certa resistenza ai carri armati, il generale Weygand diede istruzioni affinché fosse istituita una scacchiera di elementi difensivi, chiusi a giro d'orizzonte, battezzati 'istrici' e disseminati nei villaggi e nei boschi, dotati di cannoni da 75 o 155 mm e sistemati in postazione controcarro, i quali avrebbero potuto difendersi validamente, anche se fossero stati accerchiati o superati. In quelle postazioni, i soldati avrebbero dovuto resistere il più a lungo possibile, anche se i tedeschi fossero già andati molto oltre. Dietro gli istrici avrebbero dovuto schierarsi le riserve mobili le quali, almeno si sperava, avrebbero contrattaccato ogni sfondamento tedesco. Nella teoria, Weygand aveva trovato un modo per rallentare la Blitzkrieg tedesca. Nella realtà, i francesi non avevano forze meccanizzate sufficienti per fermare l'offensiva di 10 divisioni panzer. Una volta annientata la 'crosta', i tedeschi non avrebbero avuto nient'altro che campo libero.

Gli scontri per le teste di ponte

Mentre il mondo intero tratteneva il respiro fissando quella sottile striscia di sabbia che avrebbe permesso agli Alleati di ritirarsi, i francesi fecero sforzi intensi per eliminare le teste di ponte del nemico sulla Somme. Alcuni sparuti elementi della 1ª divisione corazzata britannica avevano preso parte in alcuni raid mal organizzati a ovest di Amiens il 23 e il 24 maggio, azioni che avrebbero dovuto svolgersi con l'appoggio dei francesi. Le informazioni riguardo ai ponti sul fiume li riportavano tutti intatti e in uso mentre la maggior parte degli incontri previsti dall'Alto Comando Francese

non si verificarono. Su queste incerte fondamenta si sarebbe basata una grossa offensiva da sud mirata a tagliare fuori i panzer dalle restanti divisioni tedesche. Sabato 25 maggio il maggior generale Roger Evans fu informato che la sua 1ª divisione corazzata sarebbe finita sotto il comando di Altmayer. Dopo aver preso il comando della 10ª Armata, egli si preparò per distruggere la testa di ponte ad Abbeville.

Non appena fu informato sulla 1ª divisione corazzata (e anche la 51ª quando ebbe terminato di ritirarsi dalla Saar) andò a fare visita al quartier generale di Altmayer. Il generale francese non lo istruì verbalmente riguardo all'attacco programmato per il 27 maggio. Il giorno seguente (il 26) la 2ª brigata corazzata si sarebbe dovuta concentrare nell'area di Biencourt e tenersi pronta a supportare la 2ª divisione di cavalleria francese mentre la 3ª brigata corazzata, recentemente sbarcata, avrebbe dovuto prendere posizione a Buigny-lès-Gamaches e avrebbe svolto un compito simile nei confronti della 5ª divisione di cavalleria meccanizzata. Gli obiettivi furono subito individuati: le alture a sud della Somme da Bray a Corbie inclusi, a sud est di Abbeville, e gli altipiani del settore nord del fiume tra Cambron e Saint-Valery sur Somme. I francesi si sarebbero preoccupati, concluse Altmayer, di fornire artiglieria e fanteria per l'attacco. Ben poco però egli sapeva su quale tipo di nemico avrebbe dovuto affrontare. Tutto ciò che i comandanti anglo-francesi riuscirono a ottenere riguardo ai tedeschi furono esigue informazioni riguardanti la loro testa di ponte (la cui punta raggiungeva i villaggi di Grébault-Mesnil, Huppy ed Ercourt), la presenza di pattuglie corazzate tra le posizioni avanzate e la città costiera di Eu-sur-Bresle e le armi anticarro in posizione. Evans volle sottolineare come i carri armati britannici non fossero adatti per tale operazione poiché erano stati progettati come carri da fanteria, molto veloci ma scarsamente corazzati e quindi inaffidabili per azioni in aperta campagna. Altmayer si limitò ad ignorare i campanellini d'allarme del generale Evans.

L'attacco fu lanciato nel giorno previsto, il 27 maggio, ma non alle cinque del mattino, come era stato ordinato, ma un'ora più tardi poiché gli artiglieri francesi non avevano ancora preparato i cannoni. Non c'era stato tempo per effettuare delle ricognizioni e gli attaccanti poco o nulla sapevano riguardo alle effettive unità schierate dal nemico. Gli avamposti tedeschi si trovavano ben distanti dal fiume ed erano organizzati attorno ad alcuni villaggi come Moyenneville, Caumont, Huppy e altri ancora, dove ciascuno di essi aveva cannoni anticarro nascosti nelle piccole zone boscose e ben trincerati. Con una cooperazione inefficace tra inglesi e francesi e un supporto reciproco inesistente, l'offensiva alleata non sarebbe proseguita per molto. Sull'ala destra, i carri della 2ª brigata corazzata non ebbero un inizio molto brillante: quando si avvicinarono a meno di 200 m dalle postazioni tedesche furono travolti dal fuoco incrociato delle batterie anticarro, dei mortai e delle granate, tra Caumont e Huppy. I tedeschi avevano aspettato il momento propizio prima di rivelare le loro posizioni. Sulla sinistra, la 3ª brigata corazzata non incontrò una feroce resistenza come l'unità sorella e riuscì nell'arco della mattinata a occupare le alture che si affacciavano sulla Somme tra Cambron e Boismont, perfino raggiungendo la periferia meridionale di St-Valery-Sur-Somme alla foce del fiume. Purtroppo, la mancanza di truppe di supporto impedì ai carri di trincerarsi sulle postazioni conquistate e quando l'unità fu informata che i francesi si stavano trincerando tra Quesnoy-le-Montant, Miannay e Toeufles, si ritirò, vanificando tutti gli sforzi compiuti quella mattina. In tutto, 65 carri furono messi fuori uso dal nemico e altri 55 riportarono guasti meccanici ma solo una ventina di essi poterono essere riparati per il giorno seguente. Più a sud, nel settore di Amiens, la 7ª Armata francese fu vittima di una risonante sconfitta. I tedeschi non si erano spinti troppo oltre in quel settore e avevano stabilito un anello difensivo fortificato, sfruttando l'impianto urbanistico della zona: Glisy, Longueau, Boves, Sains-en-Amiénois, Dury, Vers-sur-Selles, Salouël e Saveuse divennero i sette cardini principali del sistema di difesa, rinforzati con mitragliatrici, cannoni anticarro e plotoni di fucilieri. I francesi commisero il grave errore di concentrare tutta l'offensiva su un unico punto, facendo volgere la situazione a favore dei tedeschi. Quando questi capirono che il nemico stava facendo di tutto e di più per sfondare a Dury, concentrarono tutto il fuoco verso le colonne avanzanti. Gli attaccanti furono fermati e costretti a ripiegare sulle posizioni di partenza, ma lo smacco subìto fu così grande che la 7ª Armata non avrebbe più potuto partecipare ad alcun futuro contrattacco.

Il 28 maggio il generale di brigata Charles de Gaulle arrivò al fronte con la 4ª divisione corazzata, dopo aver percorso in lungo e in largo tutta la linea: dapprima le istruzioni furono di dirigersi a nord, per supportare la 3ª brigata, poi arrivò un contrordine che lo informò di andare a sud, nel settore di Amiens e infine Altmayer gli ordinò di spostare la sua divisione di fronte ad Abbeville nella notte tra il 26 e il 27 maggio ma, a causa di una serie di intoppi, ci riuscì solamente alle prime luci del 28. La sua divisione aveva sì subìto delle perdite ma era stata rinforzata con due battaglioni corazzati (il 19º e il 47º) e dal 7º reggimento motorizzato 'Dragoons' per un totale di 140 carri armati, sommersi dal guazzabuglio provocato dalla mancanza di benzina. Il 28 maggio, quando arrivò, trovò la 10ª Armata scossa dai tentativi dei giorni precedenti di ridurre la testa di ponte tedesca e apprese cha la 7ª Armata era ormai fuori servizio. Purtroppo scoprì che i tedeschi, allertati dai contrattacchi precedenti, avevano portato in prima linea truppe fresche appartenenti al XXXVIII corpo nel settore, più la 9ª e la 57ª divisione di fanteria. De Gaulle ottenne carta bianca da Altmayer e decise di utilizzare i suoi carri più pesanti e lasciare quelli inglesi di riserva, compresa la 51ª divisione, la quale ancora doveva familiarizzare con il terreno. Egli non volle perdere tempo e già alle 18.00 del 28, diede inizio all'attacco. I difensori del saliente non si aspettavano di certo un contrattacco a quell'ora, soprattutto dai francesi, e per questo furono colti parzialmente di sorpresa. Solo parzialmente poiché le sentinelle avevano segnalato alcuni movimenti sospetti tra le file alleate. La sorpresa fu totale però quando apparvero i carri pesanti Somua e Char B1: voluminosi, lenti, rumorosi e goffi, i veicoli corazzati francesi assorbivano con estrema facilità i colpi anticarro tedeschi e, quando a tiro, provavano a neutralizzare le batterie. La testardaggine dei tedeschi di difendere a tutti i costi quelle posizioni si dimostrò nella fase iniziale una strategia errata poiché i francesi sfasciarono il caposaldo a Huppy, riconquistarono la città e fecero oltre 300 prigionieri. In meno di tre ore, tutti gli obiettivi che De Gaulle si era predisposto furono raggiunti con successo. Questo risollevò il morale delle truppe e il giorno seguente, alle 04.00 del mattino, l'assalto riprese. I tedeschi se lo aspettavano e la loro resistenza fu più accanita. La 4ª divisione corazzata si incolonnò lungo la strada di Blangy-sur-Bresle e impiegò tutti i suoi effettivi per ripulire i villaggi fortificati dal nemico: Ercourt, Huchenneville e Béhen furono ripuliti con sanguinosi scontri per le strade che costarono parecchi uomini ad entrambi i contendenti. Nel pomeriggio, i francesi conquistarono ulteriore terreno e si spinsero fino al fiume, senza però sottrarre al nemico il controllo della cittadina di Villers-sur-Mareuil e le alture di Caubert. Anche se i francesi avevano respinto un contrattacco tedesco quella sera stessa, il loro morale stava nuovamente ricadendo a terra. La 4ª divisione corazzata aveva perso più di 100 carri armati e oltre 750 uomini in soli due giorni e la mancanza di artiglieria e fanteria di supporto si rivelò fatale a tal punto che tutto il terreno guadagnato con la fatica dovette essere abbandonato quando tra gli alti comandi francesi si sparse la voce che il nemico si stava riorganizzando. Il generale Alphonse Georges, comandante del Fronte nord-orientale, decise allora di concedere agli uomini un breve periodo di pausa per riorganizzarsi e rivedere le strategie, pianificando l'ultimo grande tentativo di respingere i tedeschi per il 4 giugno. Quel giorno i francesi furono colpiti dal fuoco amico e i loro carri incapparono in un campo minato non ancora segnato sulle mappe. L'offensiva si concluse così con un grosso insuccesso. Gli inglesi si batterono con onore ma poco poterono contro i nidi di mitragliatrici tedeschi e i cecchini ben mimetizzati. A sera, nessun progresso fu compiuto e le truppe Alleate ritornarono sulle loro postazioni di partenza e solo allora i comandanti di divisione furono informati che il BEF e il resto delle truppe francesi nell'area di Lilla si erano arrese già la settimana precedente: l'effetto di tale notizia fu a dir poco catastrofico ma ormai non c'era più niente da fare poiché il mattino seguente i tedeschi avrebbero sferrato il tanto atteso attacco verso la linea Weygand.

La marcia nel cuore della Francia

Dal punto di vista dei conquistatori, la situazione era volta completamente a loro favore. Il 29 maggio Hitler si riunì a Cambrai con i comandanti d'armata e li informò che il prossimo passo sarebbe stato la conquista della Francia. A tale scopo, furono dislocate in prima linea tutte le truppe disponibili, trasferendo tre divisioni dal confine sovietico, una dalla Danimarca occupata e tre reggimenti di addestramento. Le dieci divisioni panzer furono riorganizzate in cinque corpi corazzati e

le truppe furono così ridisposte: sull'ala destra, il Gruppo d'Armate B di von Bock ricevette sotto il suo comando, dalla costa verso l'interno, il XV corpo corazzato, la 4ª Armata, la 18ª Armata, il Panzergruppe di Kleist (con il XIV e il XVI corpo corazzato), la 6ª Armata e la 9ª Armata; sullo schieramento sinistro, il Gruppo d'Armate A di von Rundstedt ebbe ai propri ordini la 2ª Armata, il Panzergruppe di Guderian (con il XXXIX e il XLI corpo corazzato), la 12ª Armata e la 14ª Armata.[1]

Attorno alle 03.50 del mattino, quando i primi raggi del sole avevano illuminato la riva meridionale della Somme, gli aerei della Luftwaffe si alzarono in volo dalle piste disseminate tra il Belgio e la Germania e riversarono tonnellate di bombe lungo la linea del fronte, dalla foce della Somme fino a Rethel e nella retroguardia del III Gruppo d'Armate, interrompendo le linee di comunicazione e contribuendo all'aumento dello stato di confusione, panico e disorganizzazione tra le fila dei francesi. Ogni bersaglio identificato dai bombardieri o dai caccia fu ridotto in cenere o in fiamme e per circa venti minuti rimbombarono nell'aria i fischi delle bombe, le urla dei soldati disperati, le sirene degli Ju-87, le raffiche delle mitragliatrici e i potenti motori dei velivoli. Così com'erano apparsi, gli aerei tedeschi scomparvero all'orizzonte, lasciando dietro di loro la sensazione, tra i soldati e i civili che ancora non si erano aggregati alle lunghe colonne di profughi, che stesse per arrivare qualcosa di grosso. Quel qualcosa di grosso si materializzò in un martellamento dell'artiglieria del Gruppo d'Armate B che ebbe inizio alle 04.15 e durò per 45 minuti esatti. Dopo quell'inferno di fuoco, i panzer avviarono i motori e, sfruttando le teste di ponte, si indirizzarono verso le linee francesi.

Le gloriose aspettative dei tedeschi, tuttavia, furono deluse e in parte frenate dalla resistenza francese. Nel settore centrale del fronte, il XIV corpo corazzato (generale di fanteria Gustav von Wietersheim) e il XVI corpo corazzato (generale di cavalleria Erich Hoepner) erano stati riorganizzati con due divisioni corazzate ciascuno e avevano formato l'avanguardia rispettivamente della 18ª e della 6ª Armata. Sebbene in quel settore i tedeschi godessero di due teste di ponte nei pressi di Amiens e Péronne, il loro sfondamento verso l'interno fu ostacolato dalla fitta rete di istrici che i francesi della 7ª Armata erano riusciti ad allestire nella settimana precedente. La 9ª divisione panzer, a causa della sua inesperienza, cadde vittima di una sanguinosa imboscata, dalla quale si salvarono solamente i veicoli la cui corazza si dimostrò sufficientemente spessa per resistere alle granate francesi. Nei pressi di Rumigny, la 10ª panzer dovette affrontare un destino simile ma con esiti diversi: grazie ad un artigliere francese che, in preda al panico, sparò prima che il suo comandante desse l'ordine, i tedeschi vennero messi in allerta. I panzer, inoltre, non si erano mossi con la solita colonna ma avevano assunto la formazione a delta e non appena si accorsero che tutto intorno a loro spuntavano i bagliori delle batterie francesi, innalzarono un muro con le granate fumogene e si ritirarono di nuovo ad Amiens. Contemporaneamente, dalla testa di ponte di Péronne il XVI corpo corazzato, supportato dal IX corpo della 6ª Armata, si inoltrò in quello che il capitano Jugenfeld della 4ª divisione panzer definì un vero e proprio inferno di ferro e fuoco: "Dinanzi a noi, ogni paesino e ogni piccolo boschetto, si potrebbe anche dire ogni cumulo di alberi, è stato letteralmente imbottito con efficaci difese e formidabili cannoni; anche il più piccolo distaccamento di artiglieria è in grado di tenerci sotto pressione. Dietro di noi ci sono i bagliori di una feroce battaglia, dove non si combatte borgo per borgo ma casa per casa. Non è una sorpresa, infatti, trovarsi improvvisamente sotto il fuoco nemico da tutte le direzioni ed è ormai divenuto un'abitudine dire che il fronte e la retroguardia sono ormai indistinguibili."

Il primo giorno dell'offensiva, la 4ª divisione panzer penetrò di 10 km a sud della Somme ma il resto del XVI corpo corazzato fu fermato più indietro, nei pressi di Fay, dove una batteria anticarro francese nascosta in quei pochi ettari di foresta che si estendevano a ovest della cittadina tenne impegnati i tedeschi. Per altri due giorni perdurarono gli scontri con la 19ª divisione di fanteria, piuttosto nota per le sue abilità nella difesa. I combattimenti si ridussero ai minimi termini, fino a scontri locali tra la fanteria germanica e gli istrici. Poiché la maggior parte di essi erano stati accuratamente mimetizzati, la Luftwaffe sprecò tempo e carburante nell'inutile tentativo di aprire la strada ai corazzati. Le perdite subìte dalle divisioni corazzate costrinsero Bock a fermare i due corpi corazzati per due giorni e a trasferirli, l'8 giugno, sotto il comando del Gruppo d'Armate A. La 7ª Armata

francese avrebbe resistito molto più a lungo ma fu costretta a ritirarsi per ordine del generale Georges per evitare l'accerchiamento e l'annientamento. Era proprio la situazione sui fianchi quella che più si era deteriorata.

Sul fronte destro dello schieramento francese, ad affrontare la 6ª Armata, vi era la 9ª Armata tedesca. Questa unità era stata coniata ex novo il 15 maggio per formare un'armata di riserva (assieme alla 2ª) ma fu completamente riorganizzata in vista dell'attuazione del Caso Rosso, trasferendo al suo interno alcune divisioni appartenenti alla riserva e prelevandone altre dal fronte orientale. In essa erano confluiti temporaneamente due corpi della 16ª Armata (il VII e il XII), in maniera da avere delle unità con un po' di esperienza sulle spalle, e il XXXVI corpo, sganciato dall'Oberkommando der Reserven, il comando della riserva, con quattro divisioni di fanteria (la 10ª, la 22ª, la 44ª e la 45ª). La 9ª Armata non godeva di alcun vantaggio strategico poiché le sue truppe non giunsero in tempo per guadare la Somme e formare delle teste di ponte. Il bombardamento preparatorio dell'artiglieria durò un po' più a lungo del solito per favorire l'avvicinamento delle truppe, le quali non possedevano alcun supporto corazzato e il massimo che potevano ottenere proveniva dai veicoli blindati in dotazione ai battaglioni ricognitori. In due giorni di combattimenti, i soldati tedeschi riuscirono a incanalarsi attraverso il fiume Ailette e furono fermati davanti al Chemins des Dames. Poiché in quel settore la 6ª Armata francese possedeva una larga testa di ponte, il generale Adolf Strauß decise di strangolarla con una piccola manovra a tenaglia, facendo convergere da nord il VII corpo e da sud il XIII e facendo pressione da nord-ovest con le restanti unità. Dopo l'intervento preventivo della Luftwaffe, i fanti germanici iniziarono l'avanzata. La manovra si rivelò presto più lenta e sanguinosa del previsto. Touchon, infatti, aveva previsto le mosse del nemico e aveva impartito ordini precisi: effettuare azioni di retroguardia volte a rallentare la marcia del nemico mentre il resto dell'unità si sarebbe ritirata a sud dell'Aisne. Le azioni si svolsero piuttosto caoticamente e sotto i continui mitragliamenti della Luftwaffe ma perlomeno riuscirono nel loro intento. Forse anche troppo, poiché la 10ª divisione di fanteria tedesca riuscì a stabilire una piccola testa di ponte a sud del fiume, minacciando l'intera 6ª Armata. Nella notte, i francesi circondarono con le migliori forze a loro disposizione il saliente tedesco e alle prime luci contrattaccarono, annientando i difensori e catturando 1.000 uomini. Anche qui il successo non poté essere sfruttato al completo poiché la 6ª Armata si dovette ritirare dapprima sulla linea naturale Bresle-Avre-Aisne e poi sulla Marna, quando ormai il quadro generale era finito dalla padella nella brace e la 9ª Armata aveva attraversato con una cospicua quantità di soldati l'Aisne e costituito una solida testa di ponte a Soissons.

Nei giorni seguenti, con il deteriorarsi del fronte francese, i tedeschi si spinsero fino alla Senna che fu raggiunta il 10 giugno, giorno durante il quale la capitale francese si sentì minacciata dalla possibilità di una manovra a tenaglia da parte dei tedeschi e le autorità civili e militari la abbandonarono al proprio destino, dichiarandola città aperta. Il giorno seguente le avanguardie motorizzate della 18ª e della 6ª Armata attraversarono la bassa Senna a Les Andelyse a Louviers mentre il Panzergruppe di Kleist era riuscito a gettare i ponti nei pressi di Château-Thierry. Il destino della Francia era ormai segnato e molti generali si convinsero che ogni tentativo di difendere il terreno si sarebbe trasformato in un inutile bagno di sangue, dopo che Weygand ebbe diramato l'ordine di difendersi ad oltranza per mantenere alto l'onore francese. Il 13 giugno il grosso del Gruppo d'Armate B completò l'accerchiamento di Parigi, la quale venne occupata il giorno seguente. I soldati tedeschi entrarono nella capitale come dei turisti, armati di macchine fotografiche e rudimentali cineprese per impressionare su pellicola quel momento storico. Il fronte francese si sgretolò alla notizia della caduta della capitale e quel giorno l'Alto Comando tedesco dettò le direttive finali per l'avanzata: il XIV corpo corazzato avrebbe dovuto dirigersi a Bordeaux, per tagliare via ogni possibilità di fuga alle truppe sbandate mentre il XVI corpo corazzato avrebbe dovuto raggiungere Marsiglia e sorprendere alle spalle le divisioni alpine francesi, sotto attacco da parte del Gruppo d'Armate Ovest italiano.

Il 9 giugno fu il giorno decisivo per l'attacco del Gruppo d'Armate A. Tutto il fronte fu caratterizzato dal completo insuccesso della fanteria, incapace di stabilire teste di ponte. La 14ª e la 26ª divisione di fanteria francese resistettero e respinsero i tedeschi ma subirono perdite gravi. Solo a

Château-Porcien, in due zone relativamente vicine, i tedeschi attraversarono l'Aisne e mantennero le loro posizioni. Al calar della sera, Guderian decise che quella notte tutto il suo Panzergruppe si sarebbe spostato su quella testa di ponte e per fortuna l'intero processo di trasferimento procedette senza intoppi. Al mattino di lunedì 10 giugno, le divisioni panzer furono lanciate all'attacco e il successo fu assicurato, come scrisse lo stesso comandante: "Una volta nell'aperta campagna, i carri armati incontrarono una resistenza superflua, correndo attraverso gli ampi spazi aperti e aggirando le difese situate attorno a boschi e paesini, le nuove tattiche difensive adottate dai francesi. La fanteria dovette combattere duramente tra le case e le barricate nelle strade mentre i blindati, disturbati solamente dall'artiglieria francese che sparava nella retroguardia, mantennero la linea sul fronte di Rethel, sfondarono sul fiume Retourne e attraversarono quello stretto paludoso, tra l'altro allagato, a Nauflize.[2]"

In seguito virarono a est, con la 1ª divisione panzer a sud del corso d'acqua che caratterizzava la seconda linea della 4ª Armata francese. Lì, gli strenui difensori offrirono una tenace resistenza schierando la 3ª divisione corazzata, la quale rimaneva ancora una formidabile unità combattente. Dopo aver raggiunto Juniville, la 3ª divisione corazzata cercò di lanciare un contrattacco ma fallì a causa della pessima organizzazione e dei ritardi. La ricognizione tedesca non tardò a rendersi conto di cosa stava capitando e passò la notizia alle truppe. Dopo un selvaggio combattimento, nel quale la 2ª divisione panzer perse il 30% dei suoi carri armati, Guderian si rese conto che i cannoni da 37 mm e da 20 mm non facevano nemmeno un graffio ai carri pesanti francesi Char B e nemmeno i calibri da 47 mm riuscirono a scalfirli minimamente. I tedeschi erano stremati ma il fallimento del contrattacco garantì loro un'altra vittoria poiché la 3ª divisione corazzata fu divisa e i suoi reparti inviati a difendere zone diverse del fronte. Adesso il Gruppo d'Armate A era in posizione favorevole per scendere e colpire alle spalle la linea Maginot. Di questo i francesi se ne accorsero immediatamente ma il loro morale era così a terra che non fecero nulla per cercare di ristabilire la situazione del fronte. L'11 giugno la corsa verso sud procedette di buona lena, con la 1ª divisione panzer che strappò ai francesi La Neuville e si spinse fino a Béthénville, dove respinse un contrattacco francese improvvisato. L'avanzata riprese il 12 giugno e fu così frenetica che carristi e soldati facevano a gara per raggiungere i loro obiettivi, tanto che capitarono incidenti isolati e litigi tra le truppe per decidere a chi spettasse il premio per aver raggiunto per primo una determinata località. Giovedì 13, la 1ª panzer raggiunse il canale Marna-Reno a Etrepy nel luogo dove il XXXIX corpo corazzato ne approfittò per formare una testa di ponte. I tedeschi avanzarono senza ostacoli per altri 85 km e per il 17 giugno la Linea Maginot era stata completamente isolata quando la 29ª divisione di fanteria motorizzata raggiunse il confine svizzero. Il Panzergruppe di Guderian rivolse allora le proprie attenzioni verso nord-est, dove un'azione congiunta della 1ª Armata tedesca da nord e della 7ª Armata da sud stava disintegrando i fortini francesi uno ad uno.

A nord-ovest, la minaccia più grossa fu rappresentata dalle unità schierate sul fianco sinistro della linea difensiva francese. Lì il XV corpo corazzato divenne l'apripista della 4ª Armata e sebbene non fosse stato dislocato nella testa di ponte di Abbeville, le due divisioni corazzate al comando di Hoth riuscirono a prendere possesso, senza colpo ferire, di alcuni ponti ferroviari che il nemico non aveva ancora fatto saltare in aria. La 7ª divisione panzer di Rommel riuscì a respingere le compagnie sparpagliate della 5ª divisione di fanteria coloniale ma il suo attraversamento della Somme fu reso difficoltoso dalla presenza dei vagoni ferroviari sui ponti e da un carro armato che si incagliò e restò fermo per circa un'ora. Rommel si rese subito conto della necessità di costruire ulteriori ponti per velocizzare il trasferimento ma il fuoco francese proveniente da Hangest-sur-Somme rallentò le operazioni più di una volta. Egli dovette commissionare un intero battaglione corazzato del 25º reggimento panzer per ripulire quella zona. I francesi, ignari di chi avessero di fronte, aspettarono fino a quando i carri armati tedeschi non fossero perfettamente sotto tiro e poi aprirono il fuoco. Le granate degli obici da 155 mm sfondarono i veicoli corazzati con la medesima facilità con la quale si forza una lattina con un apriscatole. Il generale tedesco cambiò strategia e inviò un battaglione di genieri motorizzato, armati con lanciafiamme e mortai per ripulire quell'istrice. La situazione più a nord per la 5ª divisione panzer era molto più critica poiché essa non riuscì nemmeno a sfondare la prima linea. Dopo aver attraversato la Somme, fu bloccata dal fuoco incrociato degli istrici tra

Erondelle, Liercourt e tutta la zona boscosa che si estende tra quelle due città. Vani furono gli sforzi degli uomini di districarsi da quell'inferno. Rommel capì che doveva procedere da solo e così fece: dopo il feroce scontro a Hangest, egli si diresse a sud-ovest verso Quesnoy-sur-Airaines. Lì alcune compagnie della 5ª divisione coloniale si erano barricate all'interno delle rovine della magione ad est del paesino e avevano creato delle perfette zone di tiro. I panzer furono investiti dal fuoco delle mitragliatrici e dei fucili anticarro ma il fuoco di risposta dei tedeschi sopraffece la resistenza. Il battaglione da ricognizione e il 7º reggimento di fanteria tentarono senza successo di conquistare Airaines, tenacemente difesa dalla 53ª divisione di fanteria coloniale e si limitarono ad accerchiarla. L'avrebbero espugnata solo dopo tre giorni di assedio. Sebbene Rommel avesse raggiunto gli ordini prefissati dal comandante del corpo d'armata, egli non si sentì sufficientemente soddisfatto e quella sera, volendo sfruttare i raggi del sole che coloravano di rosso l'orizzonte, ordinò un altro attacco in direzione sud, tra Montagne-le-Fayel e Camps-en-Amiénois che si risolse in un successo clamoroso. Le truppe nemiche nel Bois de Riencourt furono annientate dal fuoco dei carri armati, mentre questi correvano attraverso i campi e le stradine. A nulla servirono i pochi colpi sparati dall'artiglieria francese, totalmente incapace di rallentare la marcia della divisione. Paradossalmente, l'attacco venne fermato da una telefonata proveniente dal quartier generale di Hoth. Era previsto che quelle zone sarebbero state colpite dall'aviazione ed i due comandanti discussero animatamente sul da farsi. Alla fine la 7ª divisione panzer si trincerò sul terreno conquistato e si preparò ad un nuovo giorno. Nei due giorni successivi, dopo che la 5ª divisione panzer ebbe schiacciato con la forza le difese avversarie ed ebbe raggiunto la 2ª divisione di fanteria motorizzata, queste ripulirono la retroguardia di Rommel, puntellata di istrici che rappresentavano ancora una seria minaccia. Tra Hangest e Hallencourt furono lanciati in battaglia tutti gli uomini e i veicoli al comando di Hoth. Giacché gli istrici erano stati mimetizzati, Hoth decise di adottare una tattica particolare per porre fine alla loro minaccia: organizzò e spedì piccole squadre da ricognizione, attrezzate con binocoli, radio e telefoni da campo, in maniera tale da individuare le postazioni fortificate nei villaggi e nei boschi. Una volta avvistato un istrice, la squadra ne avrebbe comunicato la posizione al quartier generale e infine avrebbe marcato la zona con dei fumogeni rossi, segnale convenzionalmente adottato per indicare all'aviazione un punto da attaccare. Entro la sera del 6 giugno, tutti gli istrici erano stati ripuliti e il XV corpo corazzato si era spinto fino a Honroy-le-Bourg ed a Orival mentre Rommel era arrivato a una quarantina di chilometri da Rouen.

Il 7 giugno fu un giorno decisivo, forse addirittura per tutta la campagna di Francia. La 7ª divisione panzer, avanzando da Argueil in mezzo alle campagne ed evitando istrici e strade ingolfate di profughi, aggirò completamente il IX corpo d'armata francese, la 51ª divisione di fanteria 'Highlands' e la 1ª divisione corazzata. Rommel si guadagnò l'ammirazione dell'Alto Comando della Wehrmacht in quanto fu il primo a raggiungere la Senna, dopo aver fatto percorrere ai suoi uomini una faticosa marcia che si concluse a mezzanotte nei pressi di Sotteville. Il 9 giugno il battaglione da ricognizione di Rommel tentò di eseguire un raid per impossessarsi dei ponti a Elbeuf, a sud di Rouen, ma questi furono fatti saltare in aria proprio sotto il naso del comandante. Egli ruotò di novanta gradi le truppe verso nord e si incamminò allora verso la costa, per annientare le truppe alleate intrappolate. Queste (due divisioni di cavalleria francese e tre di fanteria) avevano formato per l'11 giugno un anello difensivo attorno a Saint-Valery-en-Caux con gli Highlanders sui fianchi e i francesi nell'entroterra. La 7ª divisione panzer fu costretta a mettere in gioco tutto l'arsenale a sua disposizione e, dopo aver stroncato l'accanita resistenza dei difensori, riuscì a conquistare la città portuale e a sopraffare la 51ª divisione di fanteria e il IX corpo d'armata francese. Il 14 giugno Rommel si trovava a Le Havre e il 18 le sue truppe occupavano Cherbourg. Per lui, la guerra in Francia era giunta al termine.[3]

L'Italia entra in guerra e la Francia ne esce

"Combattenti di terra, di mare e dell'aria! Camicie nere della rivoluzione e delle legioni! Uomini e donne d'Italia, dell'Impero e del regno d'Albania! Ascoltate! Un'ora segnata dal destino batte nel cielo della nostra patria. L'ora delle decisioni irrevocabili. La dichiarazione di guerra è già stata

consegnata agli ambasciatori di Gran Bretagna e di Francia […] Popolo italiano! Corri alle armi e dimostra la tua tenacia, il tuo coraggio, il tuo valore[4]!"

Con quelle parole, pronunciate lunedì 10 maggio alle 10.00 del mattino dal balcone di Palazzo Venezia e accompagnate dalle urla della folla esultante, l'Italia fascista entrava in guerra a fianco dell'alleato germanico. Il discorso del Duce fece capire che le intenzioni italiane erano quelle di 'liberare' la Savoia, Nizza e la Corsica. Sul fronte occidentale gli italiani possedevano circa 700.000 uomini inquadrati nella 1ª Armata (generale Pietro Pintor) e nella 4ª Armata (generale Alfredo Guzzoni) per un totale di 24 divisioni di cui 19 in prima linea e altre 8, sotto il comando della 7ª Armata, di riserva. A queste forze, il generale René Olry poteva contrapporre tre divisioni di fanteria (la 64ª, la 65ª e la 66ª) più tre divisioni da fortezza, sistemate a difesa delle Alpi Marittime del Delfinato e della Savoia.

Inizialmente, la differenza di organizzazione tra i due eserciti fece pendere l'ago della bilancia in favore dei francesi. L'eccessivo ammassamento delle divisioni italiane nelle anguste valli di alta montagna, dove non era possibile utilizzare ottimamente i loro effettivi, contribuì unicamente ad aumentarne le perdite sotto il fuoco dell'artiglieria francese che aveva predisposto le zone da battere e disponeva di ottimi posti d'osservazione sulle vette. Inoltre, Olry aveva già da tempo pianificato una strategia per rendere i passi invalicabili e difficoltoso l'invio dei rifornimenti. Gli attacchi sferrati dagli italiani nei passi di frontiera a Maures, Briançon, Monginevro e Queyras furono respinti. Solamente il 21 arrivarono i primi successi italiani, anche se il forte di Chaberton, dal quale l'artiglieria italiana aveva bombardato Briançon, fu messo a tacere dalla controparte francese. Nei due giorni seguenti l'offensiva nelle Alpi proseguì con altre vittorie e le truppe italiane occuparono le posizioni francesi che avevano provocato loro tanti problemi. Il 23 e il 24 giugno fallirono gli attacchi in direzione di Nizza e il giorno seguente il cessate il fuoco entrò in vigore.

Il generale Gamelin, C-in-C allo scoppio delle ostilità, aveva guardato l'avvicinarsi della catastrofe con spirito fatalistico mentre il suo successore era caparbio sostenitore dell'ipotesi della resistenza ad oltranza prima di chiedere l'armistizio. L'accettazione fatalistica della disfatta da parte dei gradi più alti della gerarchia militare si era fatta viva fin dalle prime sconfitte. Il 5 giugno il generale Weygand disse: «se perdessimo la battaglia che si sta svolgendo sulla Somme, non sarebbe da giudicarsi come atto di codardia l'intavolazione di negoziati con il nemico», affermazione che fu accesamente sostenuta dal Maresciallo Philippe Pétain.

Una seconda alternativa si presentò come possibile soluzione ad una umiliante e vergognosa resa incondizionata dell'esercito francese: nella notte tra il 9 e il 10 giugno, Paul Reynaud si recò da De Gaulle per metterlo al corrente del pericolo che incombeva su Parigi e per proporgli di aprire la strada combattendo per arrivare in Nord Africa il prima possibile ed impegnarsi in una guerra di coalizione. Se il Governo si fosse trasferito in Marocco e Algeria per continuare da lì la lotta a fianco degli Alleati, con la flotta in piena efficienza, con l'aviazione in una situazione pari al 75% rispetto a quella del 10 maggio e con un esercito pronto a combattere nelle colonie, Hitler non avrebbe di certo acconsentito alla costituzione di un territorio libero di "ciò che era rimasto alla Francia", né all'organizzazione di un'armata per il mantenimento dell'ordine. Da quel momento l'obiettivo dei generali, nonché di Pierre Laval, Presidente del Consiglio dei Ministri, fu quello di evitare la partenza del Governo.

Giovedì 13 giugno a Cangey si svolse la riunione del Consiglio dei Ministri durante la quale Weygand rinforzò le sue teorie: per mantenere una certa disciplina all'interno delle forze armate era necessario cessare le ostilità. Pétain ancora una volta fece capire da quale parte stava. Nel giorno in cui le truppe tedesche invasero la capitale, Reynaud non aveva smesso un secondo di dare disposizioni per il trasferimento delle reclute in Africa assieme ai reparti della logistica. Assieme a Ronald Campbell, ambasciatore di Sua Maestà, il 15 giugno inviò a Londra il generale De Gaulle affinché potesse fare pressioni per l'invio di mezzi di trasporto navali per il dislocamento totale di 500.000 tonnellate in circa due settimane. Le previsioni erano fin troppo ottimistiche poiché Pierre Laval, giunto a Bordeaux il 14, gettò gli schizzi preliminari degli accordi che avrebbero portato la Francia a sottomettersi al giogo tedesco. Sabato 15, Keitel aveva anch'egli buttato sulla carta un possibile schema per l'armistizio, mirato a impedire il recupero delle ostilità da parte dei francesi. La prima

stesura fu completata la sera del 16 e prevedeva la totale occupazione della Francia metropolitana e il disarmo delle sue forze armate. Il 17 giunse la richiesta da Bordeaux e Hitler impartì nuovi ordini sia a Keitel che a Franz Böhme, generale delle truppe da montagna e comandante in capo del XVIII corpo da montagna. Come testimoniò quest'ultimo: "Il Führer sostenne che era assolutamente indispensabile separare nettamente la Francia dall'alleata Inghilterra e per ottenere tale scopo dovevamo presentarle condizioni che ne rendessero possibile il distacco. Poiché il Governo di Pétain pareva ben disposto in questo senso, gli si dovevano offrire dei "ponti d'oro" altrimenti il pericolo della fuga del Governo in Africa non sarebbe cessato e sicuramente di là avrebbe continuato la guerra. Indubbiamente questa soluzione avrebbe indebolito la posizione dell'Inghilterra e attizzato la guerra nel Mediterraneo, dove l'Italia si trovava isolata."

Allora fu Hitler stesso a orchestrare le condizioni per l'armistizio:

1. Il Governo francese doveva sopravvivere come potenza sovrana. Solo in questa maniera i tedeschi potevano essere sicuri che l'impero coloniale francese non sarebbe passato sotto le mani degli inglesi.
2. Per quella ragione, non era consigliabile l'occupazione totale della Francia metropolitana. Il Governo francese aveva il diritto di conservare una propria sfera di sovranità.
3. L'Esercito francese sarebbe stato fatto affluire entro i confini della zona libera, dove sarebbe stato soggetto alla smobilitazione. In essa, alcuni reparti sarebbero stati mantenuti per garantire l'ordine pubblico. La squadra navale doveva essere neutralizzata. Per nessun motivo i tedeschi dovevano chiederne la consegna, perché in tal caso si sarebbe ritirata oltremare o, peggio ancora, in Inghilterra.
4. Le questioni territoriali rappresentavano un problema da risolvere con il trattato di pace e con l'armistizio.

Il Führer necessitava però dell'appoggio dell'alleato italiano e per questo i due si incontrarono a Monaco, dove il Duce riuscì a ottenere, tra le clausole delle future trattative di pace, la cessione della Tunisia all'Italia.

Il mattino del 19 giugno, i tedeschi si dichiararono pronti a rendere pubbliche le condizioni per la cessazione dei combattimenti e chiesero chi fossero i plenipotenziari: un diplomatico, un generale dell'esercito, un generale dell'aviazione e un ammiraglio. Alle 15.30 del 21, in un luogo sicuro nella foresta di Compiègne, la delegazione francese venne fatta salire a bordo della stessa carrozza ferroviaria in cui la Germania aveva firmato l'umiliante armistizio del 1918 e che era diventata un'orgogliosa testimonianza francese della vittoria sui tedeschi. Mentre Hitler assisteva silenzioso e trionfante, Keitel esponeva il preambolo delle condizioni tedesche dell'armistizio, avvisando i francesi che non sarebbero state possibili modifiche ma solo l'accettazione. Il 22 giugno le trattazioni erano ancora in corso e in serata le due delegazioni stipularono un compromesso aggiuntivo nel quale era scritto che alcune unità della marina francese potevano restare ancorate nei porti oltremare. Keitel, infastidito, presentò allora l'ultimatum: erano le 18.34 e i francesi avrebbero avuto tempo fino alle sette e mezza per firmarlo o per essere riaccompagnati agli avamposti. La delegazione telefonò a Bordeaux e alle 18.45, per ordine di Weygand, Huntziger firmò la convenzione. Poiché questa non poteva entrare in vigore se non si fosse chiesta la pace anche con l'Italia, gli inviati francesi si recarono a Roma dove furono ricevuti dal Maresciallo Pietro Badoglio. Alle 19.10 del 24 giugno le firme furono apposte e le ostilità cessarono cinque minuti dopo l'una e mezza del 25 giugno. Una sesta nazione era finita vittima della Germania nel giro di nove mesi. Poiché i due stati europei non erano stati sempre in sintonia a partire dal 1870, entrambi avevano già assaggiato l'aspro sapore della sconfitta e il dolce gusto della vittoria e proprio questo rese più facile il raggiungimento della pace tra i due. La Gran Bretagna, che non subiva una sconfitta di quelle proporzioni dal 1783, preferì non credere ai propri occhi e decise di continuare sulla sua strada.

L'Inghilterra abbandonata a se stessa

Nel collegio di Harrow, in una notte d'estate del 1891, due studenti all'ultimo piano del dormitorio stavano immaginando il loro futuro; il più anziano tra i due era Winston Churchill e confidò all'amico di avere una chiara visione del suo destino e di quello del suo paese, tanto chiara da sem-

brare una premonizione: "Vedo arrivare grandi cambiamenti nel mondo che ora è così pacifico. Grandi rivolte, terribili scontri, guerre che non si possono immaginare – raccontò all'amico – Londra sarà in pericolo, sarà attaccata e spetterà a me, dall'alta carica che allora ricoprirò, salvare la città e l'Impero.[5]"

Quarantanove anni dopo, il discorso che quella notte lontana rivolse all'amico sembrava diventare realtà. Profondo conoscitore della storia, nel 1940 egli era ben conscio che gli spettava la guida di una nazione che avrebbe presto raggiunto il baratro. Per lui era più che una questione di vita o di morte. Churchill vedeva chiaramente uno scenario in cui il suo Paese costituiva l'ultima fortezza d'Europa ancora in piedi e in grado di combattere la battaglia della libertà contro la tirannia. Ultimo baluardo della luce nella lotta eterna contro l'oscurità.

"Quella che Weygand chiama la battaglia di Francia è finita. Mi aspetto che stia per cominciare la battaglia d'Inghilterra […] Tutta la furia e la potenza del nemico molto presto saranno rivolte contro di noi. Hitler sa che dovrà distruggerci su quest'isola o sa che perderà la guerra. Se riusciamo a resistergli, tutta l'Europa potrà essere liberata e la vita del mondo potrà muoversi verso ampie e luminose vette. Ma se falliamo allora tutto il mondo, inclusi gli Stati Uniti, affonderà negli abissi di una nuova era oscura."

In quel discorso, pronunciato il 18 giugno nella Camera dei Comuni, egli inserì volutamente nel contesto anche gli Stati Uniti, nella speranza che Roosevelt potesse cambiare idea riguardo ai possibili prestiti bellici, cosa che non accadde. La grande oratoria di Churchill aiutò in parte a galvanizzare il paese e, tramite l'accorto utilizzo dei media e dai giornali, il primo ministro tentò di tenere alto il morale della gente. Come si legge sull'Evening Standard di Londra il 17 giugno: 'L'Inghilterra diventerà una fortezza. Il mare è il suo asso nella manica e sarà lì che si decideranno le sorti dell'invasione. E l'Inghilterra non è sola: al suo fianco combattono Canada, Australia, Nuova Zelanda e Sud Africa.'

Non tutti però la pensavano come il Premier. La notizia che la Francia era ormai fuori dal conflitto giunse a Harold Nicolson, il cui compito principale al Ministero delle Informazioni era di monitorare il morale dell'opinione pubblica ed informare i cittadini con suggerimenti riguardanti l'ipotesi di un'invasione. La notizia suscitò un brusco crollo nel morale del segretario che, come accadde a molti altri dirigenti, vide venir meno la sua fiducia in un esito positivo del conflitto. La prospettiva di condurre la guerra da soli, giacché ben poco avrebbero potuto fare i Dominions oltre a dichiarare guerra alla Germania, riempì Nicolson e i suoi colleghi di malinconia. Al Ministero egli aveva aiutato la compilazione di un volantino chiamato If Invader Comes, del quale furono stampate milioni di copie che poi vennero affisse sulle pareti delle case di ogni città del Regno Unito. Per una nazione che si aspettava i paracadutisti tedeschi da un momento all'altro, quel pamphlet fece poco per calmare le paure. Nicolson riteneva che sarebbe stato impossibile sconfiggere i tedeschi una volta sbarcati e che, con la Francia capitolata, l'Inghilterra sarebbe stata presto bombardata e invasa. Lui e sua moglie si accordarono per suicidarsi se il loro Paese fosse stato invaso dalle truppe tedesche e si erano addirittura procurati due pillole di cianuro per l'eventualità.[6]

Quelle erano le due facce della medaglia ma quale avrebbe prevalso? L'Inghilterra sarebbe stata invasa oppure no? E se il nemico fosse riuscito a mettere piede sul suolo inglese, sarebbero bastati gli sforzi di civili e militari messi insieme per fermarlo? La situazione che si venne a creare verso la fine del mese di giugno era strettamente favorevole alle prospettive dell'Asse, soprattutto per quanto riguardava la situazione strategica nel campo navale:

1. La Germania controllava adesso territori che si estendevano da Bordeaux a Mehamn, nell'estrema punta settentrionale della Norvegia, e da Brest fino al confine stabilito con l'Unione Sovietica rappresentato dai fiumi Pisa, Narew, Bug e San. Buona parte di quei territori, in particolar modo della Polonia, erano ricchi di materie prime e risorse fondamentali per la prosecuzione dello sforzo bellico. Nella Slesia in particolare, i centri industriali polacchi erano stati completamente inglobati nel complesso economico tedesco e pienamente convertiti alla produzione non solo di carri armati, aerei e munizioni ma anche di prodotti alimentari, tessili e farmaceutici, la maggior parte di essi destinati ai soldati al fronte;

2. Le relazioni diplomatiche che i plenipotenziari tedeschi avevano intrapreso con i paesi dell'Europa orientale potevano far pensare all'entrata della Romania nella rete dell'Asse. Le numerose missioni britanniche erano cadute tutte nel vuoto e il paese fu attirato sempre di più dalla Germania tant'è che, il 27 maggio, fu firmato un accordo che prevedeva la fornitura di petrolio in cambio di armi. Facendo leva (segretamente) sulla paura di un'aggressione da parte dell'Unione Sovietica, il Terzo Reich si propose come garante dell'indipendenza della Romania e perfino come suo alleato. Vendendo fucili e cannoni requisiti in Polonia, Danimarca, Norvegia e Francia, la Germania si assicurò una fonte europea di carburante per la Wehrmacht.
3. Il blocco navale che la Gran Bretagna aveva imposto alla Germania allo scoppiare della guerra si era ormai vanificato con la conquista, da parte di quest'ultima, della Norvegia e della Francia. Anche impiegando tutta la Home Fleet (letteralmente 'la flotta di casa', cioè tutte le navi adibite alla difesa delle acque territoriali) sarebbe stato impossibile per gli inglesi sorvegliare le rotte utilizzate dai mercantili carichi di materiali ferrosi che da Narvik raggiungevano i porti tedeschi.
4. Con l'ingresso in guerra dell'Italia a fianco dell'alleato germanico, le calme acque del Mediterraneo si sarebbero presto agitate. Gli inglesi mantenevano sotto controllo lo stretto di Gibilterra, il Canale di Suez e l'isola di Malta ma la Mediterranean Fleet non avrebbe potuto coprire tutta l'estensione di quel mare poiché il numero di navi sotto il comando dell'ammiraglio Sir Andrew Cunningham era del tutto insufficiente a fronteggiare la Regia Marina, la quale poteva contare su due delle più potenti corazzate in circolazione, in fase avanzata di addestramento, la Littorio e la Vittorio Veneto. Con un paio di settimane di assedio, Malta sarebbe sicuramente stata costretta alla resa per fame e Gibilterra avrebbe potuto fare la stessa fine. Dalle Home Stations il 27 giugno partirono l'incrociatore Hood, le navi da battaglia Resolution e Valiant, la portaerei Ark Royal, gli incrociatori Enterprise e Arethusa e undici cacciatorpediniere inquadrati nella Forza H, pronta a salpare da Gibilterra per scortare i convogli di rifornimento diretti a Malta, per avventurarsi nell'Atlantico oppure, in extremis, per rinforzare la Home Fleet e raggiungere la Manica in caso di minaccia di un attacco da parte della flotta tedesca.

Con il passare dei giorni, il pericolo di un'invasione si faceva sempre più plausibile. Invano, per tutto il mese di giugno, giovani e anziani si dirigevano alla sera sulle alte scogliere per individuare all'orizzonte la flotta d'invasione. L'unica cosa che riuscirono a percepire, tuttavia, erano i terribili rumori dei bombardieri di Kesselring, i quali aumentavano in maniera esponenziale raid dopo raid e che venivano considerati come un segno premonitore della catastrofe imminente: un avviso che le lunghe notti passate a dormire al riparo sarebbero diventate solo un lontano ricordo. Almeno fino a quando i soldati della Wehrmacht non avrebbero messo piede sull'isola.

Il destino della flotta francese

Siccome la Gran Bretagna avrebbe dovuto affrontare le ire della Germania da sola, sostenuta solo dalle nazioni dell'Impero e dal Commonwealth, era indispensabile regolare i conti con la flotta francese che non aveva subìto lo stesso sfacelo dell'esercito ma che, al contrario, era riuscita a sparpagliarsi in minima parte rifugiandosi in Inghilterra e, soprattutto, facendo rotta per l'Africa settentrionale o per l'Africa Occidentale francese. Due corazzate obsolete, la Paris e la Courbet, due cacciatorpediniere, Triomphand e Léopard, otto torpediniere, tre sommergibili e altre unità minori avevano trovato asilo a Portsmouth e Plymouth; due incrociatori corazzati moderni, sei cacciatorpediniere, due corazzate e una portaidrovolanti si erano rifugiate a Mers-el-Kebir; una corazzata, quattro incrociatori e tre cacciatorpediniere erano ad Alessandria, formalmente al comando della Mediterranean Fleet; sei incrociatori avevano gettato l'ancora ad Algeri e molti sommergibili a Biserta; la corazzata Richelieu, non ancora collaudata completamente, salpò il 18 giugno da Brest con destinazione il porto di Dakar e la nave gemella, la Jean Bart, lasciò Saint Nazaire un giorno prima dell'arrivo dei tedeschi e fece rotta verso Casablanca. L'ammiraglio François Darlan aveva comuni-

cato sia a Reynaud sia all'Ammiragliato britannico che la flotta francese non sarebbe finita nelle mani dei tedeschi, nonostante la presenza dell'articolo 8 dell'armistizio, il quale prevedeva il ritorno nelle acque territoriali di tutte le navi affinché potessero essere smobilitate e disarmate sotto il controllo tedesco o italiano. Infatti, le istruzioni che Darlan aveva fatto pervenire già a partire dal 20 giugno dicevano che "qualsiasi ordine possa pervenire, in nessun caso una nave da guerra deve essere consegnata indenne al nemico."

Tuttavia il Gabinetto a Londra non si fidava completamente di quelle parole e il 27 giugno stabilì le misure atte a impedire il ritorno nei porti nazionali della flotta francese, costituendo appunto la Forza H, al comando dell'ammiraglio Sir James Somerville. Il 1° luglio, Somerville ricevette dall'Ammiragliato l'ordine di trasferire o distruggere le navi da guerra francesi ancorate nel porto algerino di Orano e nella limitrofa base di Mers-el-Kebir. La Forza H si sarebbe dovuta trovare sul luogo alla mattina del 3 per offrire ai francesi quattro opzioni:

a. Unirsi alla Royal Navy e continuare la lotta contro la Regia Marina e la Kriegsmarine;
b. Dirigersi, con equipaggi ridotti, in un porto della Gran Bretagna o dell'India;
c. Disarmare le navi sul posto, sotto la sorveglianza degli inglesi;
d. Autoaffondare la flotta.

Se nessuna delle quattro opzioni fosse stata accettata, l'ordine era di distruggere le navi con la forza, ordine ribadito da Sua Maestà in persona di fronte al rifiuto di molti marinai inglesi. Molti ufficiali di marina erano, infatti, contrari ad attuare un'azione violenta e brutale contro le disciplinate forze navali che fino al 25 giugno avevano combattuto lealmente al loro fianco e che avrebbero voluto continuare a combattere se la situazione non si fosse risolta con l'armistizio.

Il 3 luglio, il capitano di Vascello Cedric Holland, comandante della portaerei Ark Royal, fece la sua comparsa nel porto di Orano ma fu inizialmente rifiutato dall'ammiraglio Marcel Gensoul, il quale sperava di temporeggiare nell'attesa di ulteriori ordini da Darlan. Quest'ultimo pareva irreperibile e al suo posto si inserì l'ammiraglio Le Lue, capo di stato maggiore della Marina. Mentre Holland e il comandante del Dunkerque discutevano, i servizi segreti britannici intercettarono un marconigramma in chiaro su cui era scritto che tutte le unità navali operative nel Mediterraneo occidentale sarebbero presto giunte sul luogo. Somverville fu avvisato e fu costretto ad accelerare i tempi, mandando un ultimatum a Gensoul, specificando che entro le 17.30 avrebbe dovuto accettare una delle condizioni, pena l'affondamento della sua flotta. A causa di inconvenienti provocati dalla tensione, Holland non ricevette alcuna risposta e alle 17.54 lasciò il porto di Orano. Esattamente 6 minuti dopo, le navi inglesi rovesciarono su quelle francesi tonnellate di granate perforanti e ad alto esplosivo. Il primo bersaglio fu la corazzata Bretagne: dopo che un proiettile le incendiò le munizioni della torre di poppa, un secondo esplose nella sala macchine e altri due la fecero affondare nel giro di pochi secondi. Il Dunkerque fu colpito mentre tentava la fuga ma un colpo da 381mm penetrò nel locale caldaie e un altro sventrò la centrale di tiro. L'ammiraglia riuscì appena a portarsi fuori dai guai, all'estremità opposta del porto, dove gettò l'ancora. La Provence era riuscita a mettere in batteria le sue torrette e aveva sparato ben tre volte consecutive contro l'Hood senza successo. Fu costretta ad autoincagliarsi dopo che una granata aveva colpito la torre di poppa e fatto dilagare un incendio nella Santa Barbara. Il cacciatorpediniere Mogador fu squarciato a poppa mentre tentava la fuga con altri quattro bastimenti e dovette essere rimorchiato nel porto. L'incrociatore da battaglia Strasbourg fu il più fortunato poiché, approfittando degli incendi della Bretagne e del caos che regnava nella zona, si defilò indenne e non fu nemmeno avvistato dagli aerei inglesi che sorvolavano l'area circostante. Solo dopo che l'ammiraglio francese chiese il cessate il fuoco, Somverville si rese conto che l'incrociatore Strasbourg era fuggito. L'Ark Royal gli dette la caccia ma, dopo un infruttuoso tentativo, ritornò sui propri passi. La nave francese, assieme alla portaidrovolanti Commandant Teste, a cinque cacciatorpediniere e ad altri sei incrociatori provenienti da Algeri, si rifugiò a Tolone il 4 luglio.

Il raid inglese ad Orano si era svolto in maniera sincronizzata con la cattura delle navi da guerra francesi ospitate nei porti di Portsmouth e Plymouth: i marinai inglesi abbordarono silenziosamente e di nascosto i vascelli alleati, per non perdere l'effetto sorpresa ed evitare spargimenti di sangue.

Tutto si svolse al meglio, eccezion fatta per un ufficiale francese ucciso a bordo del potente sommergibile Surcouf a Plymouth. I marinai francesi furono trattati da prigionieri di guerra e inviati sull'Isola di Man e nei pressi di Liverpool mentre solo una minima parte di loro scelse di combattere per la Royal Navy e difendere l'Inghilterra dalla presunta invasione tedesca. Tuttavia, l'episodio di Orano e le pessime condizioni con cui venivano trattati i prigionieri di guerra francesi agitarono le acque nella metropoli occupata e spinsero molti neutrali a schierarsi come collaborazionisti dei tedeschi, drogati inoltre dalla propaganda di Goebbels che seminò odio e zizzania, rievocando addirittura i tempi della guerra dei cent'anni e il periodo napoleonico. Dall'altro lato, però, con questo episodio l'Inghilterra aveva dimostrato al mondo intero la sua ferrea intenzione di continuare la guerra fino a quando uno dei due contendenti non fosse crollato. Perfino Roosevelt si complimentò con il Primo Ministro britannico e iniziò a fare i primi passi per l'organizzazione di rinforzi e rifornimenti da spedire ai paladini della democrazia in Europa. Mentre l'America iniziava a preparare i convogli della salvezza, la Germania si approntava a sfidare la Manica, nella speranza di ripetere quell'impresa che il Duca di Normandia Guglielmo aveva portato a termine nel 1066.

V – LE FORZE IN CAMPO DELLA WEHRMACHT

Manovre agli alti livelli

A Berlino, già prima che Dunkerque cadesse, i tre comandanti delle forze armate, fiduciosi che la vittoria sarebbe arrivata prima dell'inizio del nuovo mese, si erano preoccupati di riorganizzare, almeno sulla carta, la Wehrmacht operante nel teatro occidentale delle operazioni, in maniera da gettare le prime fondamenta per l'invasione prima di concentrarsi sull'offensiva verso sud. Oltre ai tre Gruppi d'Armata già esistenti e responsabili della conquista finale della Francia (A, B e C, quest'ultimo schierato in maniera tale da creare azioni diversive e tenere impegnati i francesi asserragliati nella linea Maginot), ne fu coniato un quarto destinato esclusivamente per l'Operazione Leone Marino e che comprendeva la 16ª Armata al comando del generale di fanteria Ernst Busch. Sei divisioni di fanteria, una di fanteria da montagna, una motorizzata e due corazzate furono inizialmente selezionate da Von Brauchitsch ma Göring, volendo rivendicare la mancata opportunità della Luftwaffe di operare in solitudine, pretese che la maggior parte delle risorse e dei rifornimenti fossero destinati all'Aviazione. La Luftflotte 2 avrebbe ricevuto la più alta concentrazione di bombardieri e caccia, nonché le divisioni aviotrasportate assieme al grosso degli aerei da trasporto. La Luftflotte 3, di conseguenza, avrebbe ricevuto soltanto il 25% dei rinforzi previsti dato che la restante percentuale sarebbe stata dirottata verso le unità di Kesselring. Contemporaneamente egli pensò di trasferire alcuni stormi della 4ª e 5ª Luftflotte ma abbandonò presto l'idea poiché avrebbe prodotto un rallentamento nello svolgimento delle operazioni e avrebbe esposto il fianco settentrionale alla RAF.

Sul piano pratico, la Wehrmacht era ancora tutta intenzionata a schiacciare i francesi, come si è capito dal capitolo precedente, e i comandanti attendevano la parola d'ordine per dare avvio al 'Caso Rosso'.

Le maggiori perdite di materiale, uomini e mezzi erano state subìte dalle dieci divisioni panzer e dalle sette divisioni di fanteria motorizzata del Gruppo d'Armate A ma furono prontamente rimpiazzate nella settimana tra il 29 maggio e il 5 giugno con rinforzi e truppe fresche provenienti dalla Germania o, nel caso del carburante per i veicoli, direttamente dalle cisterne inglesi catturate. Dietro la linea del fronte, iniziarono ad ammassarsi depositi di munizioni, provviste, armi e pezzi di ricambio assieme a ospedali da campo e centri di smistamento per il materiale mentre le reclute prive di esperienza furono addestrate giorno e notte per i combattimenti futuri. Anche i rapporti provenienti dagli infiltrati, dai sabotatori e dalle spie erano più che positivi. Questi indicavano che oltre i tre quarti delle forze moto-meccanizzate francesi e ventiquattro divisioni di fanteria erano state eliminate. A questo punto solo l'Armée de l'Air rappresentava ancora un problema. Per ovviare a ciò, il generale di squadra aerea Hugo Sperrle pianificò fin dal 21 maggio l'Operazione 'Paola', un gigantesco raid per conquistare la supremazia aerea nella zona industriale di Parigi. Le postazioni di ascolto e intercettazione dei messaggi radio messe a disposizione dall'Abwehr avevano tracciato un quadro generale dell'Esercito francese: indebolito, mal organizzato e in pessime condizioni. Per di più, grazie a quei sistemi e unitamente agli sforzi dei ricognitori, i tedeschi scoprirono con molta sorpresa che gli inglesi avevano addirittura inviato una sorta di seconda spedizione, composta dalla 1ª divisione corazzata, dalla 52ª divisione di fanteria 'Lowland' e dalla 1ª brigata di fanteria canadese. La loro presenza sul territorio francese rallegrò l'Alto Comando della Wehrmacht poiché se tali forze avessero potuto essere annientate sul continente, avrebbero contribuito a spogliare ulteriormente l'Inghilterra delle proprie difese, anche se molti comandanti si stupirono di questo fatto poiché vedevano in quel gesto un inutile spreco di forze.

Il piano procede

Nella sala di pianificazione del Dipartimento L, i nove progettisti avevano continuato ininterrottamente a studiare ed analizzare dati, rapporti, archivi, immagini e tutte le informazioni che avevano fino ad allora accumulato. Erano determinati nel raggiungere il loro obiettivo e per farlo si erano letteralmente barricati in quella stanza, uscendo solamente per andare ai servizi. Per loro furono portate addirittura delle brandine, dei materassi e tirarono avanti per cinque giorni consumando caf-

fè, acqua, pane, biscotti e cioccolato. La strabiliante vittoria a Dunkerque non impressionò più di tanto i rappresentanti dell'Heer, i quali pretesero invece di leggere i rapporti provenienti dalle singole brigate che operavano in quel settore. Si trattò di una mossa strategica importante che avrebbe influenzato la successiva pianificazione del Leone Marino. Rimasero colpiti di fronte al coraggio, alla tenacia e allo spirito combattivo presente in un nemico che aveva ormai il destino segnato. Anche se circondati o in inferiorità numerica, gli inglesi non demordevano e avrebbero rappresentato un ostacolo duro da superare. Individuarono anche i punti deboli di un nemico già praticamente sconfitto, leggendo i rapporti provenienti dal XXXVIII corpo. Facendo tesoro dell'esperienza di Arras e Abbeville von Stülpnagel, Blumenritt e Steiff dedussero che alla prima ondata avrebbero dovuto prendere parte anche unità anticarro e anti-aeree equipaggiate possibilmente con i cannoni a doppio ruolo da 88 mm, in maniera tale da tenere sotto controllo qualsiasi tentativo di risposta del nemico. La distruzione dei carri britannici con l'uso di suddetti pezzi d'artiglieria avrebbe permesso alle riserve corazzate tedesche di lanciarsi contro il nemico, senza più il rischio di dover ingaggiare uno scontro a fuoco che poteva anche portare ad esito incerto o al fallimento.

Con il passare dei giorni, la stesura dell'Operazione 'Leone Marino' andava avanti, rafforzata e stimolata dal clima di generale entusiasmo presente sia tra i pianificatori sia tra l'Alto Comando. La squadra dei nove, come fu simpaticamente battezzata da Jodl, lavorava con tale spirito di collaborazione reciproca per risolvere i problemi, con una tale attività di cooperazione che tra le fila della Wehrmacht non si era mai vista. Uno dei primi inconvenienti che dovettero affrontare, e che procurò loro notevoli difficoltà, fu quello di come trasportare le truppe e il materiale oltre il Canale. La Kriegsmarine e la Luftwaffe iniziarono a indagare diverse alternative per risolvere quella questione. Con la collaborazione del capitano Degenhardt, capo dei trasporti marittimi z.b.V. (*zur besonderen Verwendung* ovvero per impieghi speciali), i rappresentanti della Kriegsmarine si limitarono a raccogliere la lista di tutto il naviglio tedesco, selezionando accuratamente le tipologie di imbarcazioni utili per i compiti assegnati. Fu sottoposta all'analisi e rifiutata anche una balzana idea proposta dal Dottor Feder Gottfried: il 'coccodrillo di guerra', un barcone galleggiante in cemento armato, in grado di trasportare circa 200 uomini o in alternativa carri armati, veicoli leggeri e pezzi di artiglieria.[1]

Gli altri progetti di imbarcazioni erano più interessanti ma erano così tanti che furono tutti sottoposti alla produzione in serie, con il conseguente spreco di risorse e materiale. La Luftwaffe invece si concentrò più di tutto sull'efficacia del ponte aereo e le proposte di Zander, Waldau e Geisler ottennero la massima priorità, a causa dell'influenza che Hitler ebbe nell'orchestrare dall'alto le operazioni.

Assieme al problema dei trasporti, l'Heer sollevò una questione scottante che avrebbe potuto mandare a monte l'intera operazione: l'ampiezza del fronte. Per i rappresentanti e i comandanti che avrebbero preso parte alle operazioni sarebbe stato più che necessario far sbarcare le truppe su un fronte sufficientemente ampio in maniera tale da avere più occasioni per lanciare l'offensiva di penetrazione e al contempo neutralizzare in combattimento la maggior parte delle truppe britanniche di stanza sull'isola. Tuttavia, la fretta di Hitler e di Göring, l'impossibilità della Kriegsmarine di reperire un naviglio da sbarco abbastanza numeroso e il fatto che il primo prerequisito dell'invasione era stato raggiunto, li portò a rinunciare a questo lusso, convinti che sarebbero bastate poche forze motocorazzate per sbarazzarsi degli strenui difensori dell'Inghilterra. Per di più, fu Hitler stesso a ordinare la strategia del fronte stretto, in maniera da sfruttare l'effetto sorpresa, la concentrazione e la superiorità di fuoco prima che il nemico si rendesse conto della situazione e innalzasse delle difese inespugnabili. Dopo la resa del BEF a Dunkerque, era altamente improbabile che il nemico fosse in grado di reclutare così tanti uomini da colmare i vuoti e, anche se l'avesse fatto, l'Alto Comando della Wehrmacht era sicuro che per armare 300.000 uomini non sarebbero bastate due settimane.

Nel Dipartimento L i rappresentanti della Luftwaffe decisero di riprendere le tattiche impiegate per la conquista dell'Olanda e cioè l'impiego di truppe aviotrasportate. Per garantire tale successo, essi insistettero davanti a Jodl affinché non solo venisse adottato un fronte ridotto ma anche che la distanza tra le basi di partenza e la destinazione non fosse troppo elevata, per usufruire al 100% anche della scorta dei caccia. Per via della geografia del continente gli occhi dei nove, dell'OKW, di

Hitler e di Jodl caddero su un punto preciso delle cartine a loro disposizione e cioè lo Stretto di Dover, tra Dungeness e Deal. Lì, la vicinanza dei porti e delle basi aeree avrebbe permesso una migliore copertura dal cielo, una maggiore celerità nelle comunicazioni, una certa riduzione nei tempi di attesa e la diminuzione dei tempi di trasporto delle materie necessarie a mantenere la testa di ponte, ammesso che gli sbarchi fossero andati secondo le regole. I tedeschi credettero erroneamente che anche il nemico la pensasse come loro ma ormai erano così sicuri della vittoria che proseguirono con il piano.

Ci sarebbero potute essere ulteriori frizioni per la scelta del fronte stretto ma l'amicizia tra Halder e Schniewind servì ad evitarle. Durante l'incontro del 1º giugno il capo di stato maggiore delle operazioni navali ricevette i complimenti dall'ideatore del piano per la sacca di Dunkerque poiché si era trasformato in un clamoroso successo. Halder sottolineò che l'Inghilterra, anche se aveva perso quasi quattro quinti del suo esercito e dei suoi migliori uomini, avrebbe rifiutato le generose condizioni di pace della Germania. Durante il loro incontro, Schniewind presentò involontariamente tutte le informazioni raccolte fino ad allora ed a fine giornata, nel suo diario personale, Halder riassunse quello che il vice ammiraglio gli aveva passato in una ventina di fogli: "Un grosso numero di piccoli vaporetti (circa 1.000) può essere raggruppato… 100.000 uomini nella prima ondata – il 1° giugno Schniewind sapeva che in tutto vi erano non più di 300 imbarcazioni a vapore ma preferì non correggere Halder – assieme all'artiglieria. La copertura della seconda ondata e delle spiagge deve provenire direttamente dalla Luftwaffe. Le minacce dai sottomarini nemici possono essere neutralizzate con l'impiego dei cacciatorpediniere e di sbarramenti di reti metalliche; le mine e le unità leggere della Kriegsmarine possono far fronte alla Royal Navy."

Schiewind, da parte sua, evidenziò soprattutto che per un'invasione ottimale sarebbero serviti bel tempo e il mare calmo mentre per i preparativi egli indicò che i porti tra Boulogne e Ostenda sarebbero dovuti tornare operativi nel minor tempo possibile.

Nella sua valutazione eccessivamente ottimistica della situazione, Halder si immaginò come le mine, gli ostacoli anticarro e il filo spinato sulle spiagge sarebbero stati rimossi dalle squadre dei genieri e come le batterie costiere britanniche venissero messe a tacere. Già vedeva i panzer che rombavano sugli arenili mentre in lunghe, sbuffanti e interminabili colonne si dirigevano incontrastati verso Londra.

La Kriegsmarine: l'asso nella… Manica

La Marina militare tedesca, generata ex novo dalle ceneri della Kaiserliche Marine, la Marina Imperiale del defunto Secondo Reich, subì vari travagliati processi prima di essere battezzata Kriegsmarine. Raeder, all'epoca direttore del dipartimento di progettazione della Marina, aveva pensato di costituire la nuova Marina tedesca sulla base delle efficaci tattiche piratesche adottate contro i convogli mercantili Alleati durante la Prima Guerra Mondiale. Il piano per far risorgere una forza navale degna di tale nome fu denominato in codice Piano Z. Il Governo socialista degli anni '20 finanziò, in parte apertamente e in parte sottobanco, la produzione di navi da guerra esclusivamente con scopi difensivi, anche se talvolta qualche progetto oltrepassò i limiti imposti a Versailles. I presidenti della Repubblica di Weimar avevano considerato l'ipotesi di una futura guerra contro Polonia e Francia e per questo motivo la produzione navale tedesca tra il 1919 e il 1932 si incentrò soprattutto sulla costruzione di navi come incrociatori leggeri, cacciatorpediniere, corazzate tascabili, navi corsare e S-boot. Non fu un caso infatti che gli abitanti delle grandi città costiere, come Kiel e Rostock, avessero iniziato a protestare chiedendo "cibo invece che navi da guerra.[2]"

Con l'avvento al potere del nazismo, Hitler non abbandonò affatto il progetto del Piano Z e decise di portare avanti il programma di riarmo navale, modificandolo in qualche suo aspetto. Benché Hitler non si intendesse minimamente di progettazioni e costruzioni navali, condivise fin da subito l'ipotesi che la Germania sarebbe dovuta scendere in campo ancora una volta contro la Gran Bretagna. Così, grazie anche agli scambi segreti con il Giappone avvenuti tra il 1924 e il 1931 tramite l'allora capitano di corvetta Karl Dönitz, i quali permisero l'acquisizione dei piani cartacei di alcune novità, iniziarono la produzione di portaerei (anche se tre furono ottenute dalla conversione di due

transatlantici oceanici e di una nave passeggeri, il tutto per risparmiare tempo e risorse), corazzate, incrociatori da battaglia e pesanti.

La Germania però non possedeva grandi giacimenti di risorse né aveva i soldi necessari per importarle dall'estero. Così, per sopperire alla mancanza di materie prime, nel dicembre del 1933 Hitler varò una legge economica che prevedeva una progressiva diminuzione delle tasse di importazione e dei dazi portuali, nota in Germania come la Legge di Monaco. L'aspetto tuttavia meno risaputo di questa legge fu che sugli ebrei tedeschi ricaddero gli obblighi di pagare le pesanti tasse per risanare le casse dello Stato. Non solo quindi furono boicottati i negozi dell'economia ebraica ma la maggior parte degli ebrei, specialmente i banchieri e gli usurai, fu costretta ad abbandonare il proprio mestiere. A quelli più ricchi fu proibito di lasciare la Germania e furono direttamente privati delle loro proprietà. La prima fase dello sfogo antisemita era iniziata e di lì a poco sarebbero arrivate le Leggi di Norimberga.

Procedendo gradualmente mese per mese, nel 1934 le tasse d'importazione e i dazi doganali raggiunsero livelli sbalorditivamente bassi: un terzo di quelli dell'Italia e un quinto rispetto a quelli della Francia. Due anni più tardi dal varo della legge, nel 1936, l'Unione Sovietica iniziò a guardare di buon occhio il vicino occidentale, sebbene le due nazioni avessero ideologie politiche estreme e divergenti e nonostante entrambe avessero mandato rinforzi alle fazioni opposte che si combattevano in Spagna. Facendo leva sul sentimento anti-democratico e anti-capitalistico condiviso dai due regimi totalitari, Hitler cercò di avvicinarsi a Stalin stipulando una serie di trattati economici vantaggiosi per entrambi: in cambio dei progetti cartacei di impianti industriali, infrastrutture, veicoli, navi e armi leggere, i sovietici inviarono tonnellate e tonnellate di risorse naturali e materie prime che sarebbero state utili all'industria bellica tedesca negli anni a venire. Nel tardo 1937 anche gli Stati Uniti, ormai sulla via della ripresa completa dalla crisi del 1929, si aprirono agli scambi commerciali con la Germania di Hitler, spinti dalla sete di guadagno dei magnati industriali. I grandi proprietari delle compagnie commerciali o delle grandi industrie acquistarono dalla marina mercantile quante più navi possibili e iniziarono a spedire oltre l'Atlantico tonnellate di risorse. Sebbene il dittatore austriaco vedesse negli Stati Uniti uno dei peggiori nemici, fu persuaso da Göring, il quale deteneva pieni poteri sulla gestione dell'economia, ad accettare le offerte d'oltre oceano. Se la Germania avesse dovuto rendersi economicamente indipendente tramite il 'Piano quadriennale per la rinascita economica', allora qualsiasi risorsa proveniente dall'esterno, senza costi esorbitanti e che avrebbe potuto servire per nutrire l'industria bellica, sarebbe stata ben accetta. Le navi cargo della marina mercantile statunitense settimanalmente facevano il loro ingresso nei porti tedeschi, riversando enormi quantità di petrolio, rame, fosfati, zinco, ferro e bauxite. Dai porti statunitensi localizzati sulla costa orientale ogni giorno partiva almeno una decina di convogli in direzione della Germania. Con lo scoppio delle ostilità, i rapporti con gli USA si incrinarono leggermente, sia a causa dei motivi incontrati in precedenza, sia perché l'oceano Atlantico e il Mare del Nord erano infestati dalla presenza degli U-boot. Tuttavia non cessarono del tutto: i tedeschi infatti riuscirono a mantenere aperto un 'corridoio marino' attraverso cui far transitare i mercantili statunitensi. Contemporaneamente si rinsaldò il legame con l'URSS. Giorno e notte lunghi treni carichi di merci attraversavano il confine tra Germania e Unione Sovietica segnato dal fiume Bug, ricolmi di preziosi materiali come petrolio, ferro, carbone, piombo, bauxite, zolfo, nichel, tungsteno (fondamentale per la produzione di granate anticarro), molibdeno, cromo, manganese, cereali, pesce, legname e cotone. Insomma Unione Sovietica e Stati Uniti erano diventati i principali partner commerciali della Germania, anche se mercanteggiavano con scopi differenti.

Per far fronte invece alla mancanza di manodopera, Hitler introdusse un sistema unico, basato sulla creazione di scuole specializzate per la formazione di esperti lavoratori in costruzioni navali, aereonautiche, belliche e nella progettazione di macchinari specifici che avrebbero funto da strumenti ausiliari per le costruzioni. L'opera, completamente finanziata dallo stato, ebbe un notevole successo, soprattutto nel portare ai minimi storici il livello della disoccupazione in Germania. In quelle particolari scuole furono mandati disoccupati, carcerati e oppositori politici, con l'intenzione di riformare completamente quelle categorie di persone e sfruttando la loro manodopera come materia prima per la produzione bellica.

A differenza della Luftwaffe, la Kriegsmarine immagazzinò ben poca esperienza durante la Guerra di Spagna e per questo motivo, per rendere le navi efficienti al massimo, gli equipaggi venivano spesso sottoposti a lunghi periodi di addestramento, variabili in base alla categoria di nave: dieci mesi per le portaerei, un anno per le corazzate, sei mesi per gli incrociatori da battaglia e via dicendo. Nel 1940 la Kriegsmarine non era, però, riuscita a pareggiare numericamente la Royal Navy che aveva inglobato sotto la sua bandiera tutte le navi di vario tipo sfuggite per tempo dai paesi occupati dalla Germania e che dominava i punti nevralgici dello scacchiere europeo: Suez, Malta, Gibilterra, la Manica e il Mare del Nord. Tuttavia la Kriegsmarine aveva l'asso nella manica in altri parametri, che la rendevano e l'avrebbero resa un avversario formidabile da non sottovalutare. Le navi progettate nel Piano Z, infatti, erano le più veloci al mondo, nonché tra le più temibili in battaglia. La gittata dei cannoni era di gran lunga superiore rispetto a qualsiasi altro pezzo di artiglieria dell'epoca e la maggior parte delle navi aveva installato a bordo un particolare strumento radar per migliorare la precisione dei tiri nonché un altro sofisticato apparecchio per l'avvistamento di aerei e navi durante le ore notturne o nei giorni particolarmente nebbiosi.

Non avendo partecipato direttamente alla campagna di Polonia, la Kriegsmarine dovette mettersi alla prova solo con l'invasione della Norvegia, durante la quale la corazzata *Hindenburg* e le navi gemelle *Scharnhorst* e *Gneisenau* inflissero seri danni ai convogli che trasportavano la Spedizione Alleata (composta da elementi inglesi, francesi e polacchi) e danneggiarono gravemente, ma non affondarono, la corazzata *Warspite* prima di essere colpite a loro volta dal fuoco delle navi di scorta. L'Operazione 'Weserübung' si concluse in meno di due settimane, quando re Haakon VII di Norvegia fu costretto a firmare la resa incondizionata delle forze armate permettendo ai tedeschi di agire liberamente sul suolo della sua nazione. Un debole schieramento di truppe regolari e volontari antinazisti continuò a resistere a Narvik fino ai primi di maggio ma ormai la Norvegia era saldamente in mano ai tedeschi[4].

Dal momento che la produzione di grosse navi da guerra si era interrotta poco dopo lo scoppio della guerra, sia per dare la priorità ai sommergibili sia per mettere a disposizione dell'Heer e della Luftwaffe parte della manodopera e degli stabilimenti industriali, Raeder dovette accontentarsi e gestire al meglio ciò che era rimasto della flotta. Tra il 3 settembre 1939 e il 30 maggio 1940 erano state affondate una corazzata tascabile (la *Graf von Spee*) nei pressi di Rio de la Plata e due cacciatorpediniere (lo *Z1 Leberecht Maas* e lo *Z3 Max Schulz*) durante un'esercitazione al largo della Norvegia. Grave fu inoltre il danneggiamento del *Blücker*, del *Von Moltke* e del *Von Schlieffen* avvenuto nel pomeriggio del 28 maggio quando una flottiglia di trenta cacciatorpediniere britannici fu inviata in pattugliamento al largo delle spiagge di Dunkerque e La Panne, attraverso la rotta Y. Lo scontro tra le due flotte si protrasse per circa due ore e i contendenti utilizzarono qualsiasi tipo di arma a disposizione per neutralizzare l'avversario: i tedeschi avevano il vantaggio dell'ampia gittata dei cannoni, gli inglesi godevano del fattore velocità (anche se di poco superiore rispetto a quella delle navi germaniche). Il mare pullulò di siluri lanciati da entrambi gli schieramenti ma buona parte di essi furono sprecati: i cacciatorpediniere si muovevano troppo in fretta per essere puntati dai tedeschi e, a loro volta, gli inglesi faticarono a trovare una buona posizione dalla quale sparare contro le navi della Kriegsmarine. Lo scontro si protrasse incerto fino a quando, su autorizzazione di Lütjens, i tedeschi batterono in ritirata, verso le 15.30, dopo aver affondato sei cacciatorpediniere (il *Basilisk*, il *Grafton*, il *Grenade*, l'*Havant*, il *Keith* e il *Wakeful*) e averne danneggiati altri diciannove. Da parte loro, solamente il Prinz Eugen riuscì a svignarsela e a trovare riparo a Wilhelmshaven completamente indenne.

Agli inizi del mese di giugno, Raeder poté accertare che, raccogliendo le risorse rimanenti e compiendo sforzi eccezionali per portare a termine le riparazioni, le seguenti navi da guerra sarebbero state disponibili per il 5 luglio:

- 4 portaerei
- 3 corazzate
- 4 incrociatori da battaglia (2 in riparazione a Trondheim e 2 a Bremerhaven)
- 2 navi obsolete della Grande Guerra
- 2 corazzate tascabili

- 3 incrociatori pesanti (2 in riparazione a Wilhelmshaven)
- 8 incrociatori leggeri
- 28 cacciatorpediniere
- 30 U-boot

In aggiunta c'erano anche dragamine, S-boot, bastimenti armati alla leggera e posamine. In campo aperto, tale flotta sarebbe stata comunque sconfitta dalla Royal Navy ma siccome il teatro delle operazioni si era ristretto solo nel tratto di mare comprendente lo Stretto di Dover, Raeder si convinse che la Kriegsmarine avrebbe potuto farcela, abbandonando definitivamente quei sentimenti pessimistici che lo avevano accompagnato fino al 26 maggio.

Per quanto riguarda il trasporto, la Kriegsmarine non aveva negli archivi alcun progetto per imbarcazioni d'assalto o comunque adatte per trasportare uomini fino ad una spiaggia. Per l'invasione della Norvegia, i cacciatorpediniere e gli incrociatori leggeri avevano fatto la loro apparizione nei porti neutrali e avevano iniziato a scaricare truppe utilizzando le apparecchiature presenti. Adesso però l'effetto sorpresa era svanito e bisognava fare affidamento su imbarcazioni improvvisate. Dai risultati dell'indagine dei delegati della Marina e Degenhardt, Raeder fu informato che per l'invasione sarebbero state disponibili entro il 15 luglio le seguenti tipologie di bastimenti[4]:

- *Schiffe*, le comuni navi da trasporto a disposizione della Kriegsmarine, che per l'Heer erano chiamate vaporetti. Possedevano una velocità media attorno ai 12 nodi ma, in quelle condizioni, 8 nodi sarebbero stati sufficienti. Avevano un ponte basso e sufficientemente piatto. Tutte quelle presenti avrebbero dovuto essere convertite in maniera da permettere il trasporto di uomini, sostituendo i boccaporti con delle rampe laterali di legno o metalliche frontali, equipaggiamento sanitario e di pronto intervento, attrezzature per le comunicazioni. Su alcune sarebbero stati anche installati dei cannoni da 75 mm in piattaforme di legno.
- *Fischereifahrzeug*, i pescherecci a motore classificati come nave da trasporto.
- Schlepper, i lenti rimorchiatori motorizzati. Per aumentare la loro efficacia, sarebbe stato necessario installare su tutti un motore da 250 cavalli ma sarebbe risultato un processo troppo costoso.
- *Pioniersturmboot 39*, imbarcazione d'assalto in uso a partire dal 1936 e già sperimentata durante la campagna di Polonia. Con un motore da 30 cavalli e una velocità di 25 km/h, erano equipaggiate con una mitragliatrice leggera e potevano portare sei soldati completi di equipaggiamento.
- *Pionierlandungsboot 39*, imbarcazione d'assalto molto versatile sviluppata alla fine del 1939 e in uso tra i reparti dei genieri. La capacità di carico ammontava a 45 uomini e 2 veicoli leggeri o in alternativa 100 uomini o 20 tonnellate di rifornimenti, che potevano essere comodamente scaricati sulle spiagge grazie a una rampa frontale costruita per l'occasione.
- *Kleiner Flossack 34* e *Grosser Flossack 34*, due tipologie di battelli i quali sarebbero stati perfetti per trasportare truppe in prossimità della costa inglese, data la loro lunghezza rispettivamente di 5,5 m e 3 m. Secondo le stime, quelli più piccoli avrebbero potuto sostare fino a 500 m dalla costa mentre gli altri si sarebbero potuti avvicinare di ulteriori 200m.
- *Prähme*, erano la spina dorsale della flotta mercantile operante all'interno della Germania tramite le vie fluviali. La maggior parte di esse operava lungo il Reno e ne esistevano un vasto numero di due tipi: il Tipo A1 era lungo 38,5 m mentre il più grosso di dimensioni, il Tipo A2, raggiungeva i 50 m in tutto. Suddette imbarcazioni furono riconosciute come più adatte al trasporto dei carri armati, inserendo sul fondo una coppia di sostegni di rinforzo e ricostruendo la prua con una rampa interna, una paratia di legno removibile e una rampa esterna per favorire lo scorrimento dei cingoli. La barca avrebbe dovuto trovarsi più vicina alla spiaggia per permettere l'estensione delle rampe semplicemente perché l'acqua non rappresentava un problema per il carro armato in sé quanto per i cingoli.

- *Seeleichter*, una chiatta dal fondo basso, il mezzo di trasporto più adatto per avvicinarsi alle spiagge britanniche.
- *Schuten*, un'altra tipologia di chiatta, più lunga rispetto a quella precedente. Utile più che altro come nave rifornimento o per il trasporto di attrezzature speciali.
- *Siebelfähre*, un catamarano a basso fondo progettata dalla Luftwaffe. Erano formati dall'unione di più pontoni ricoperti da assi di legno in maniera da formare una superstruttura completamente piatta, come un catamarano allargato. Sul ponte potevano essere installati due cannoni doppio ruolo da 88 mm, in grado di fornire eccellente supporto alle truppe sbarcanti. Equipaggiata con due motori BMW a elica in grado di generare una potenza di 600 cavalli, era una nave rumorosa e lenta ideale per trasportare l'equipaggiamento pesante.
- *Landwasserschlepper*, un veicolo anfibio progettato nel 1935, privo di armamento ma in grado di operare sia in mare sia sulla terra ferma. Molto utile come trasporto truppe, con una capacità di venti uomini, poteva essere impiegato anche come rimorchiatore.

Schniewind e Fricke comunicarono a Raeder, in uno studio del 2 giugno, una possibile soluzione per ricavare i natanti da sbarco necessari. Oltre alle navi già in possesso della Kriegsmarine, si sarebbe proceduto a una requisizione di tutte le imbarcazioni presenti in Belgio, Olanda e Germania. Parlando in termini di numeri se si fosse preso in considerazione anche il suggerimento dei due rappresentanti un totale di 1.500 imbarcazioni si sarebbe aggiunto alle già esistenti 1.900 in servizio nella Kriegsmarine. Tale rapporto rischiò di far precipitare Raeder in una crisi ancora più forte di quella del 21 maggio poiché sapeva che i barconi fluviali operanti in Germania sarebbero serviti al sostentamento dell'economia bellica, facilitando il trasporto di materie prime nel Paese. Quando però presentò a Hitler e Göring la proposta, essi lo rassicurarono dicendogli che la situazione sarebbe rimasta invariata. Il trasporto delle materie sarebbe avvenuto per via ferroviaria o sfruttando l'imponente rete autostradale edificata nell'anteguerra e il duro compito di trovare, raccogliere e raggruppare le navi richieste avrebbe potuto procedere, e procedette, senza sosta. Fu addirittura sospesa la fabbricazione degli U-boot per permettere ai lavoratori di eseguire le trasformazioni necessarie al miglioramento dei mezzi da sbarco e alla creazione di nuovi esemplari. La flotta di mercantili, pescherecci, barche a vela, chiatte, rimorchiatori, chiatte oceaniche e navi passeggeri fu radunata nei porti di Wilhelmshaven, Bremerhaven, Brema, Cuxhaven, Kiel, Lübeck, Rostock, Stralsund e Sassnitz in Germania, a Kristiansand e Stavanger in Norvegia, ad Anversa e Rotterdam in Olanda e perfino nel porto di Hirtshals, nella punta settentrionale della Danimarca. Per trasformare una flotta di circa 3.000 navi (poiché approssimativamente 400 bastimenti erano già veicoli anfibi o comunque ritenuti idonei per le operazioni di sbarco) Raeder stimò che sarebbero bastate all'incirca tre o quattro settimane, ammesso che in tutti i porti fossero presenti i materiali, le attrezzature e la manodopera per poter dare inizio ai lavori. Furono necessarie 30.000 tonnellate di ferro, 40.000 metri cubi di tavolati e assi di legno e 75.000 metri cubi di calcestruzzo ma, grazie agli accordi commerciali stipulati con l'Unione Sovietica, tali enormi quantitativi di risorse abbondavano in Germania.[5]

In Norvegia e Danimarca le truppe d'occupazione fecero alcuni appelli alla popolazione locale, spiegando esplicitamente che i lavoratori qualificati nel campo navale avrebbero dovuto presentarsi nelle città interessate in cambio di un proficuo salario. La crescente richiesta di manodopera (furono reclutate da 6.500 a 9.000 persone!) portò alla temporanea chiusura dei ghetti di Varsavia e di Lodz, dando avvio a un gran via vai lungo le principali reti ferroviarie tedesche. Dalle mani di unità esperte dei costruttori del genio, i prigionieri impararono presto a maneggiare flessibili, saldatori e altri strumenti di lavorazione e, stando ai primi risultati, la conversione totale della flotta sarebbe continuata con un ritmo di 70/90 navi al giorno, in tutti i cantieri navali selezionati.

Una nave senza equipaggio, però, è solamente un relitto da abbandonare. Per manovrare tutte quelle imbarcazioni sarebbero serviti timonieri, marinai, tecnici e meccanici. La Kriegsmarine da sola non era in grado di mettere insieme tutto il personale specializzato e così in Germania venne avviata una campagna di arruolamento, supportata dalla propaganda di Goebbels, che ebbe successo

soprattutto nelle grandi città e nelle località costiere. La Germania era sulla cresta dell'onda: perché dunque rifiutare un'offerta di prendere parte all'invasione anfibia dell'Inghilterra?

Parallelamente a tutto ciò, era indispensabile rimettere in funzione i porti tra la Senna e la Schelda, quelli cioè selezionati dalla squadra dei nove per il 'Leone Marino', dai quali sarebbero partite le flotte di invasione e i convogli per i rifornimenti. Non volendo dichiarare la mobilitazione generale, Hitler ordinò di impiegare i 300.000 prigionieri di guerra ottenuti dopo la vittoria a Dunkerque. Le marce forzate si interruppero e gli anglo-francesi furono riportati indietro, nei luoghi dove avevano combattuto con tanta temerarietà. Adesso avrebbero combattuto un'altra guerra, la guerra della ricostruzione, la guerra contro l'inedia e contro la stanchezza. Mentre i lavori di riparazione procedevano senza sosta, la 16ª Armata iniziò a spostare progressivamente le forze di terra selezionate. Dinanzi ai porti ancora fuori uso furono innalzate barriere di mine e reti anti-sottomarini mentre i reggimenti terrestri della Luftflotte 2 installarono ovunque le batterie anti-aeree pesanti e leggere. Sulla costa settentrionale della Francia e delle Fiandre si lavorava giorno e notte quasi ininterrottamente e le uniche pause concesse ai soldati servivano soltanto a farli riposare e riprendere le forze in vista di un nuovo turno lavorativo.

La Luftwaffe, regina caeli

Nel 1935, anno in cui venne partorita la nuova aviazione militare tedesca, l'industria aeronautica non era quantitativamente in grado di sviluppare una Luftwaffe a doppio ruolo, cioè in grado di agire in maniera sia strategica che tattica. Per questo motivo dopo l'incidente del 3 giugno 1936, nel quale il generale Walther Wever perse la vita, furono ascoltate le teorie di Kesselring ed Ernst Udet. Il loro progetto prevedeva la formazione di un'aviazione essenzialmente in grado di colpire obiettivi terrestri e fornire supporto alle forze di terra, capace dunque di giocare un ruolo chiave nella Blitzkrieg. Con l'esperienza accumulata nella Guerra Civile Spagnola e le campagne di Polonia, Francia e Norvegia, nel 1940 la Luftwaffe era considerata la migliore aviazione d'Europa. Aveva un'organizzazione molto efficace, beneficiava di un gran numero di aerei e i caccia a disposizione dei piloti erano considerati da Göring i migliori del mondo. La maggior parte dei piloti della Luftwaffe aveva esperienze di volo di oltre 270 ore, incluso un numero di sortite notturne maggiore di qualunque altra aviazione militare. Godeva inoltre di un ampio appoggio delle recenti invenzioni tecnologiche e disponeva di un efficiente servizio di soccorso in mare, operato tramite degli idrovolanti, che si sarebbe rivelato utilissimo durante gli scontri sulla Manica. Göring aveva messo a punto un eccellente servizio di addestramento in grado di sfornare 800 equipaggi al mese, contro i 200 della RAF. Il sistema di navigazione notturno via radio non era stato ancora messo a punto definitivamente e soltanto due unità ne possedevano alcuni esemplari. Per questo le azioni di bombardamento venivano compiute esclusivamente di giorno, anche se non sempre tutte andavano in porto. Negli scontri su Dunkerque le formazioni di bombardieri si dimostrarono vulnerabili se attaccate massicciamente da stormi di caccia. Le scorte tedesche d'altro canto, non avendo ancora introdotto i serbatoi di riserva sotto la fusoliera, avevano un raggio d'azione molto limitato, che si sarebbe ristretto ancora di più se gli aerei fossero stati impegnati in combattimento.

Tutto questo sarebbe servito a Kesselring per rivedere le sue strategie per l'ormai prossimo scontro per la supremazia aerea. Prima di tutto, egli dovette ricollocare la Luftflotte 2 in tutti quegli aeroporti (che in certi casi possedevano soltanto la pista d'atterraggio) i quali meglio avrebbero assecondato le offensive aeree contro l'Inghilterra. Nella lista che egli personalmente stilò per Göring, non tutti erano ancora in mano tedesca e circa il 75% di quelli che lo erano presentavano ancora numerosi problemi come, ad esempio, i crateri lasciati dalle bombe e dalle granate d'artiglieria oppure la pista, il più delle volte ricavata su una semplice prateria. Sarebbe stato necessario mettere in moto tutta la sezione di terra della Luftwaffe ed impiegarne il personale nell'adempimento di questa lista di compiti: rendere sicure le basi aeree conquistate; trasferire le unità di comando dalla Germania ai territori occupati; installare postazioni di avvistamento radar per la difesa di suddette zone; ricollocare le unità di bombardieri, caccia e cacciabombardieri nelle nuove basi aeree; venire a conoscenza della forza effettiva della Royal Air Force in maniera da contrastarla a dovere; preparare una logistica per operazioni a lungo termine; riorganizzare le tattiche, le formazioni e i nuovi co-

mandanti, preparandoli per un nuovo tipo di operazioni; rimpiazzare le perdite subite nelle quattro settimane. Tutto ciò, naturalmente, nel minore tempo possibile. Il fatto che l'OKL godesse del supporto di Hitler giovò parecchio a Kesselring in quanto sarebbe bastata una parola del Führer e ogni sua richiesta sarebbe stata esaudita.

Per venire incontro alle necessità del comandante della Luftflotte 2, ed in particolar modo alla logistica per operazioni a lungo termine, l'industria aeronautica tedesca avrebbe giocato un ruolo fondamentale. Sotto l'influenza di Erhard Milch prima e di Ernst Udet dopo, le compagnie aeronautiche sotto il controllo della Luftwaffe, a partire dal 1936, per rispondere alle esigenze che provenivano dal teatro iberico[6], furono le prime ad adottare la produzione in serie, grazie all'apparizione della catena di montaggio ed a macchinari ausiliari che velocizzarono la produzione. In quegli anni la produzione subì una grande impennata: le aviorimesse spuntarono in Germania come funghi su un tronco marcio dopo un'abbondante pioggia autunnale e lavoratori vennero richiesti in tutti i territori del Reich; le firme della Arado, della Dornier, della Heinkel, della Junker, della Messerschmitt e della Focke-Wulf saturarono la concorrenza. Le cifre ritrovate negli archivi della Luftwaffe sono sufficienti a illustrare il grande successo che coronò gli sforzi: complessivamente nel 1935 furono sfornati 121 aerei di ogni tipologia. Nel 1936, anno in cui scoppiò la guerra civile spagnola, la cifra salì a 273. Nel triennio successivo, cioè dal 1937 al 1939, il totale degli apparecchi che uscirono dagli stabilimenti levitò vertiginosamente e in quei tre anni ne furono prodotti rispettivamente 693, 981 e 1.187 unità. Contemporaneamente ad esse, anche il numero dei lavoratori occupati nella sola produzione aeronautica crebbe spaventosamente: da un milione e mezzo nel 1935 si arrivò ai sei milioni nell'aprile del 1939. Tuttavia, con l'espansione dell'Heer nell'inverno del 1939/40, il comando supremo della Wehrmacht richiese 1.200.000 uomini. Un terzo di essi venne rastrellato in Germania mentre i restanti furono sottratti all'industria bellica. Divenne però imperativo continuare a mantenere ritmi di produzione particolarmente sostenuti. Con l'occupazione della Polonia un passo importante fu compiuto da Hans Frank, il governatore del Governatorato Generale, una delle tre regioni in cui fu spartita la Polonia, il quale ordinò che tutti i maschi di età compresa tra i 14 e i 60 anni fossero impiegati in brigate lavorative e battaglioni di costruzione per la ricostituzione del Paese. Ma cosa stava succedendo? L'ordine di Frank, così come quello di Hitler riguardo ai prigionieri anglo-francesi catturati a Dunkerque, fece tornare a galla un aspetto primordiale del conflitto che aveva accompagnato tutte le guerre di espansione e che trova come esempio calzante le guerre combattute durante l'espansione dell'Impero Romano: oltre all'annientamento delle forze nemiche era imperativo catturare prigionieri e lavoratori civili, il cui impegno nell'industria bellica sarebbe stato di importanza vitale. Ed ecco che nel XX secolo, nel secolo delle grandi rivoluzioni e scoperte scientifiche, la guerra si intrise di quelle forme basate sulla conquista di bottino e schiavi.

Poiché la Luftwaffe, alla fine della campagna di Polonia, si era ritrovata con munizioni e bombe per altri quattro giorni scarsi, tutte le donne fisicamente adatte al lavoro di fabbrica iniziarono ad essere trasferite presso gli stabilimenti dell'Organizzazione Todt, adibiti alla produzione di munizioni. Dal momento che Hitler si dimostrava convinto nell'annientare una volta per tutte con un grande colpo Francia e Inghilterra, massima priorità venne data alla ricostruzione delle vecchie fabbriche belliche polacche. Piuttosto che smontare ciò che rimaneva degli impianti industriali e spedirlo in Germania, sarebbe stato più conveniente rimettere in sesto gli edifici e dare il via al più presto alla produzione. Gli Stabilimenti di Armi di Radom finirono sotto il controllo dell'Heer e da lì i tedeschi iniziarono, nei primi mesi del nuovo anno, a sfornare fucili e mitragliatrici. La principale società di costruzioni aeronautiche, la ex-PZL, ovvero Fabbrica Statale di Costruzioni Aeronautiche, fu invece assorbita dalle principali aziende tedesche. La fabbrica di velivoli nel quartiere di Okecie a Varsavia divenne proprietà della Heinkel Flugzeugwerke mentre gli impianti nei dintorni di Mielec, la cui costruzione era iniziata nei mesi antecedenti lo scoppio delle ostilità, furono terminati ed adattati ai metodi di produzione della famosa azienda Messerschmitt.

Dal momento che quelle zone erano fuori dalla portata dei bombardieri britannici, verso la metà di ottobre Göring diede il via all'ampliamento e alla costruzione di ulteriori manifatture di proprietà della Junker e della Dornier. Si trattò di una grande spesa, sia in termini di denaro che di uomini, viste le grandi quantità di risorse che furono impiegate per costruire, nel minor tempo possibile, gli

stabilimenti industriali. Inoltre, per evitare soprusi, scioperi od occupazioni, il lavoro degli operai (tra i quali era presente anche un cospicuo numero di ebrei polacchi) era costantemente sorvegliato dagli occhi e dalle bocche delle pistole mitragliatrici delle perfide SS. La scelta fatta da Udet avrebbe di lì a poco iniziato a dare i suoi frutti. Solamente la manodopera qualificata iniziò ad essere trasferita in Germania per sostituire i lavoratori tedeschi nella produzione aeronautica. L'idea di sfruttare i polacchi come operai fu accompagnata dalla progressiva estensione dell'orario di lavoro, anche nei territori del Reich: dalle otto ore lavorative del settembre 1939 si passò alle dieci a novembre, quattordici a dicembre, diciotto a febbraio e ventiquattro nell'aprile del 1940, organizzate in tre turni da otto. In più l'utilizzo elevato di macchine in grado di agevolare le dure condizioni degli operai e la concentrazione della fabbricazione sui modelli vincenti come il Bf-109, lo Ju-87 o l'He-111, avrebbe contribuito a fornire la spinta necessaria per incrementare la fabbricazione non solo di aerei ma anche degli strumenti che sarebbero stati utili per la riparazione di quelli danneggiati o per la sostituzione rapida di parti di ricambio. Nella primavera del 1940, per esempio, per la sostituzione e per la manutenzione di un motore Junker Jumo 211 occorrevano rispettivamente sessanta e quarantacinque minuti nelle mani di lavoratori esperti, all'aperto e senza l'ausilio di particolari apparecchiature. Nelle officine installate nei grandi aeroporti il tempo veniva ridotto a quaranta e venticinque minuti. Per gli inglesi invece il cambio di un motore Rolls-Royce Merlin richiedeva almeno ventiquattro ore.[7]

Sebbene Udet non possedesse la grinta, la fiducia e l'esperienza di Beaverbrook, egli aveva le conoscenze necessarie per trasformare l'industria in un'organizzazione efficiente ed operante al massimo delle capacità nel minor tempo possibile. Già nelle prime settimane di maggio questa lieve variazione si fece sentire e Kesselring anticipò che per il 5 giugno la sua Luftflotte avrebbe potuto avere al suo comando la seguente lista di aerei operativi:

- 230 bombardieri a medio raggio tra Heinkel-He-111 e Dornier Do-17;
- 50 caccia pesanti a medio raggio Bf-110;
- 30 ricognitori a lungo raggio, tra i quali anche qualche esemplare di Fw 200 Condor.

Per condurre al meglio i raid sul suolo britannico e per sfruttare al massimo le capacità sia degli apparecchi sia degli equipaggi, era necessario che la produzione raggiungesse lo stato di pieno regime. Nel maggio del 1940 gli impianti ricostruiti l'inverno precedente in Polonia erano entrati in azione ma il ritmo con cui i velivoli uscivano dalla fabbrica era ancora troppo basso per soddisfare le richieste di Kesselring. Egli insistette con Udet per proclamare la mobilitazione generale, in maniera da massimizzare la produttività anche nelle industrie non legate all'aviazione. Sia Göring che Hitler, però, negarono questa speranza poiché sapevano bene che l'opinione pubblica tedesca non avrebbe accettato l'idea di andare a lavorare nelle industrie sette giorni su sette.

Udet però aveva un asso nella manica. Tramite Göring suggerì a Hitler la possibilità di approfittare dei prigionieri rinchiusi nei campi di concentramento, di trasferirli nelle vicinanze dei centri industriali ed impiegarli come manodopera a basso costo, se non addirittura a costo zero. Era esattamente una replica di ciò che era avvenuto per la Polonia. Heinrich Himmler, comandante supremo delle SS, si vide prosciugare le risorse destinate alla fabbricazione, al funzionamento e alla manutenzione del sistema lager: dapprima fu svuotato e poi chiuso il campo di Dachau, poi quello di Sachsenhausen, seguito a ruota da quelli di Buchenwald, Mauthausen-Gusen, Flössenburg e Ravensbrück in Germania e Soldau, Stutthof e Auschwitz in Polonia. Come se non bastasse tutto questo, Himmler dovette piegarsi dinanzi all'ordine di Hitler di evitare inutili violenze e barbarie contro i prigionieri, contravvenendo così ai dettami dell'ideologia nazista. "Per poter sconfiggere le potenze occidentali, ogni uomo che ora si trova dietro al filo spinato deve lavorare e deve trovarsi in condizioni tali da poter dare il massimo di se stesso." Piuttosto che sterminare, maltrattare e violentare coloro che erano considerati i subumani, Hitler fu persuaso da Göring, che era stato capo del piano quadriennale per la ripresa industriale del Paese, e da Todt a far fruttare quella grande massa di untermenschen. Anche se questo si sarebbe tradotto in grandi spese per la Germania, l'obeso comandante della Luftwaffe rassicurò il Führer che il denaro impiegato nella costruzione bellica sarebbe

rientrato nelle casse del Reich attraverso le immense ricchezze tolte dalle mani degli ebrei una volta finita la guerra contro l'Inghilterra. Benché con un po' di ritardo la decisione di impiegare una cifra che si aggira attorno ai 21.000 prigionieri non soltanto come manodopera industriale ma anche come forza lavoro per la ricostruzione di infrastrutture e installazioni militari si sarebbe rivelata corretta e le sue conseguenze non avrebbero tardato ad apparire nei mesi di giugno e luglio.

Dall'altra parte il comandante della Luftflotte 2 iniziò a far pressione sugli addetti terrestri, in maniera da sollecitarli nello svolgere le attività con il massimo rendimento e rendere operativi la maggior parte dei velivoli. Sapeva che gli aerodromi improvvisati avrebbero reso le cose ancora più difficili, come per esempio la manutenzione degli aerei o le sostituzioni di carrelli, motori, eliche o parti della fusoliera, che sarebbero dovute avvenire all'aperto e/o con il minimo ausilio delle attrezzature. Il morale degli equipaggi terrestri era alto ma per garantire loro la massima efficienza nelle operazioni sarebbe stato necessario procurare loro dei periodi di riposo. Per ovviare a questo inconveniente e anche per ingrandire i reparti di terra della Luftwaffe, Kesselring acconsentì a impiegare i prigionieri di guerra polacchi che si sarebbero offerti volontari, trattandoli alla pari dei lavoratori tedeschi. La faccenda dei prigionieri di guerra polacchi, soldati, sottufficiali e ufficiali, merita di essere analizzata. A differenza di quanto era accaduto per la popolazione civile e per gli ebrei, agli ex-combattenti dell'Esercito polacco che dichiaravano di appartenere al Volksdeutsche venne concessa la libertà con l'idea generale che se lo fossero davvero stati avrebbero contribuito al fenomeno della germanizzazione dei territori del lebensbraum, a cominciare dalle regioni della Polonia annesse al Reich. Quelli che invece non lo erano vennero rinchiusi negli Stalag, i campi di concentramento per prigionieri di guerra. Mentre agli ufficiali e ai sottufficiali i tedeschi concessero un po' più di libertà, tutti gli altri furono trasformati in lavoratori e impiegati per svolgere qualsiasi tipo di attività nella zona limitrofa al campo, come coltivare i campi o rimettere in sesto le linee ferroviarie. Quando arrivò la richiesta di Kesselring, per voce di Göring, di prigionieri di guerra polacchi da integrare nel personale di terra della Luftflotte 2, ecco che dalla Baviera, dove sorgeva lo Stalag VII-A, circa 3.000 prigionieri tra volontari e prelevati con la forza furono sottoposti ad accurate visite mediche, gli venne concessa l'opportunità di lavarsi e furono dotati di nuove uniformi. Poi, a bordo di convogli ferroviari, vennero smistati nelle varie Flieger-technische Schulen di Jüterbog, Augsburg, Eisenach, Wischau e molte altre ancora dove, in un corso accelerato di tre settimane, impararono tutte le nozioni teoriche e pratiche per lavorare come meccanici addetti ai motori, riparatori della fusoliera o dell'apparecchiatura radio ecc. Dopodiché furono tutti mandati nelle Fiandre e ripartiti tra i vari Geschwader operanti sotto il comando di Kesselring. Tra tutti si distinsero in modo particolare i volontari che avevano combattuto sotto le insigne del 20º reggimento di fanteria, inquadrato nella 6ª divisione di fanteria polacca dell'Armata 'Cracovia' e che adesso collaboravano attivamente con il personale del JG 51. Erano in tutto poco più di 700 uomini, tra i quali vi erano anche ufficiali che avevano ricoperto cariche importanti durante la campagna di Polonia come il colonnello Kazimierz Brozek o il tenente Feliks Lew, rispettivamente comandante dell'ex-reggimento e comandante dell'ex-plotone pionieri. Inizialmente la controparte tedesca non accettò di dover lavorare al fianco di soldati appartenenti ad una nazione sconfitta. Nell'arco di una settimana le cose cambiarono grazie alle incitazioni degli ufficiali polacchi ai loro uomini, alle ore di lavoro extra che i volontari portavano avanti e grazie anche alla pressione del colonnello Theo Osterkamp, il quale non tollerava rivalità tra il personale di terra del suo stormo. Ed ecco che dopo la prima settimana tedeschi e polacchi lavoravano fianco a fianco, con la stessa uniforme, per pavimentare una breve pista di cemento e allestire una coppia di hangar per la manutenzione dei caccia. Certo lavorare al modesto aeroporto di Wissant era più impegnativo che andare a ripristinare i binari ma almeno i vantaggi erano consistenti. La promessa di Kesselring, infatti, venne mantenuta: i polacchi non dovevano più alzarsi alle 04.30 del mattino, ricevevano le stesse razioni di Kriegsbrot, il pane ai cereali, formaggio e marmellata a colazione e stufato a pranzo, potevano dormire in comode brande la notte e ogni sabato e domenica sera andavano in libera uscita a Wissant o si rilassavano, brindando e giocando a carte con i loro colleghi tedeschi. Per di più, dopo che la battaglia per il controllo dei cieli era ormai stata superata, tre giorni prima del congedo, il 24 luglio, il colonnello Osterkamp volle ringraziare tutto il personale che con la massima efficienza aveva permesso ai suoi piloti di trovare ad ogni sor-

gere del sole i Bf-109 perfettamente funzionanti, concedendo loro ben due giorni di licenza. All'aeroporto di Wissant piloti e personale di terra fecero due giorni ininterrotti di festa: vini francesi come lo Champagne o il Bordeaux fluirono come fiumi in piena tra i soldati mentre i cuochi delle cucine da campo prepararono pasti particolari, con salcicce, crauti, carne non inscatolata, biscotti e perfino piccole razioni di gelato. Per quei due giorni, a Wissant tutti i pensieri della guerra, del lavoro e dei combattimenti scomparvero magicamente e in quell'Eden sulla costa francese tedeschi e polacchi rinsaldarono ancora di più il legame d'amicizia che si era instaurato durante le faticose ore lavorative, andando a fare il bagno nella Manica e divertendosi come una colonia di fanciulli che vedono per la prima volta il mare.

Ma tornando sul fronte della produzione, secondo le ottimistiche previsioni di Göring nel mese di giugno la Luftwaffe avrebbe surclassato la RAF e un totale di 1.400 aerei sarebbe stato prodotto e pronto per essere schierato in prima linea.

Effettuando un po'di calcoli Kesselring predisse che, se tutto fosse andato a dovere, per il 5 luglio la Luftflotte 2 avrebbe potuto schierare:

- 100 bombardieri a lungo raggio Junkers Ju-88
- 650/700 bombardieri a medio raggio Do-17 e He-111
- 550/600 caccia monomotore Bf-109 (la maggior parte di essi era della versione E-3 ma non mancavano già i primi esemplari della E-4)
- 100 caccia pesanti bimotore Bf-110
- 40 ricognitori a lungo raggio

L'intenzione del comandante della Luftflotte 2, per altro condivisa anche da altri suoi colleghi e superiori, era da una parte quella di impegnare la RAF in una battaglia di logoramento che, era sicuro, non avrebbe mai potuto sostenere; dall'altra invece egli concluse che, per l'invasione, occorreva portare a termine una serie di operazioni preliminari, quali individuare i bersagli sulla costa meridionale britannica, tastare le difese nemiche, addestrare i piloti a compiere missioni notturne e preparare tutto il personale per il grande giorno decisivo nel quale, sulla base dell'Operazione Paola, la Luftwaffe avrebbe scacciato in un grande raid la RAF. Il raid era progettato per il 13 luglio. Come sempre però, fu più facile impartire gli ordini che eseguirli.

Contemporaneamente per la Luftflotte 3 del generale di squadra aerea Ugo Sperrle si prospettarono tempi duri: oltre al già citato dirottamento delle unità di rinforzo per soppiantare le perdite, essa avrebbe dovuto farsi carico di supportare l'avanzata in Francia delle forze corazzate, riposizionare i propri effettivi in Normandia e coprire il fianco sinistro di Kesselring. Siccome la Luftflotte 2 aveva ottenuto la precedenza su tutto, anche Sperrle dovette iniziare a fare i conti, ma in questo caso per risparmiare il maggior numero di piloti e apparecchi.

Il 1° e il 2° giugno la Luftwaffe ultimò le mosse preparatorie all'Operazione Paola, che entrò in azione il terzo giorno del mese poiché nei due precedenti le condizioni climatiche non erano state favorevoli: quel mattino furono presi d'assalto da oltre 640 bombardieri e 460 caccia gli aeroporti, le installazioni, gli impianti industriali e i principali centri ferroviari attorno alla capitale francese. L'ALA riuscì a far decollare una quarantina di aerei quando ormai gli attaccanti avevano già svolto il loro compito. L'operazione tuttavia si concluse in un fallimento per i tedeschi, poiché le fabbriche furono danneggiate lievemente mentre solo 6 su 16 basi aeree riportarono gravi danni. Nel giro di due giorni tornarono tutte operative.

I protagonisti del raid, tuttavia, pensarono di aver inferto un colpo mortale all'aviazione militare francese. Gli aviatori affermarono di aver distrutto almeno 75 aerei al suolo e oltre 400 nelle schermaglie nel cielo mentre in realtà furono messi fuori combattimento solo 20 aerei al suolo (tra cui 16 caccia) e in volo furono abbattuti solamente 15 esemplari di intercettori. Al posto degli aerei francesi, i tedeschi si liberarono però di buona parte degli squadroni degli Hurricane che erano stati inviati in Francia nella seconda settimana di maggio. Gli aviatori inglesi ricevettero troppo tardi il segnale d'allarme e non fecero in tempo ad alzarsi in volo. Il 70% degli aerei spediti da Churchill venne polverizzato. Ciò che restava dei dieci squadroni fece il suo ritorno in patria nei due giorni succes-

sivi. Il successo percepito fu così grande che a partire dal giorno seguente la Luftwaffe concentrò i suoi sforzi contro i porti settentrionali francesi.

Le cose tuttavia cambiarono nel giro di sole quarantotto ore, quando nella notte tra il 5 e il 6 giugno la Luftflotte di Kesselring iniziò a mostrare un notevole interesse per il territorio britannico. Una trentina di bombardieri tedeschi, volando a bassa quota, senza nemmeno sapere che così facendo stavano eludendo i sistemi di avvistamento radar a lunga distanza, sorvolarono la costa orientale dell'Inghilterra mettendo in azione le sirene anti-aeree e facendo precipitare giù dal letto gli abitanti di tutte le città, i paesini e i villaggi che incontrarono sulla loro rotta. Per la prima volta dallo scoppio del conflitto gli inglesi si confrontarono con il rumore di motori che non avevano mai sentito prima d'ora, iniziarono a familiarizzare con i tuoni artificiali provocati dai cannoni contraerei e incominciarono a prendere confidenza con il fischio delle bombe cadenti, sebbene quella notte fossero attaccati aeroporti e altre installazioni militari. I riflettori illuminarono il cielo per un breve intervallo di tempo mentre la contraerea fece sentire la sua presenza e la sua attività sparando qualche colpo in aria senza abbattere alcun velivolo. Quell'azione, che non produsse alcun danno materiale alle installazioni britanniche, assieme a quella della notte successiva, servì più che altro agli equipaggi di Kesselring per migliorare le prestazioni del nuovo sistema di navigazione che si sarebbe dimostrato piuttosto utile nelle missioni a venire.

La Luftwaffe non era tutta rose e fiori ma anche ortiche e rovi pungenti. In primo luogo vanno citate le esorbitanti perdite. Il 10 maggio l'aviazione di Göring mise in campo una forza complessiva di 2.750 aerei ma già il primo giorno perse 192 velivoli tra caccia e bombardieri danneggiati o distrutti, dei quali un terzo sarebbe potuto ritornare a volare. La cifra però non incluse i 244 Ju-52 abbattuti o schiantatisi in Olanda quel giorno. In media non meno di 353 aerei furono danneggiati definitivamente. Furono 904 invece i piloti che non poterono mai più ripetere l'esperienza del volo o perché deceduti o perché avevano riportato fratture non guaribili in breve tempo. Il secondo giorno dell'offensiva gli Alleati distrussero 68 aerei tedeschi, 54 il 12 maggio e 35 il dì seguente. Tra il 15 e il 16 maggio 621 aeroplani furono spazzati via dai cieli e 1.450 uomini tra piloti ed equipaggi morirono o furono fatti prigionieri. Dal 17 fino alla fine della campagna, altri 118 velivoli dovettero essere sostituiti con aerei nuovi.[8]

Da questo punto di vista non ci sarebbero stati problemi. Anche per il personale fatto prigioniero dai francesi, circa 400 uomini in tutto, la vittoria tedesca concesse loro una seconda chance. Questo fu il caso dell'asso dei caccia Werner Mölders, abbattuto da un francese il 5 giugno, il grande ideatore della formazione Schwärm, o del primo tenente Erich von Oelhaven, comandante di squadrone del 6./LG 1, il quale fu abbattuto il 26 maggio nei cieli di Dunkerque. Fu fatto prigioniero ma, quando si rese conto che quella notte l'uomo di guardia dormiva, riuscì a scappare attraversando la città e si nascose al porto, dietro al molo. Restò in ammollo per due giorni di fila fino a quando, stremato, riuscì a portarsi sulla spiaggia poco prima che arrivassero i tedeschi.[9]

Gli stessi aerei della Luftwaffe, ritenuti da Göring i migliori poiché progettati e realizzati in Germania, avevano alcuni problemi. I bombardieri non erano in grado di trasportare bombe sufficientemente pesanti e inoltre non avevano un raggio d'azione abbastanza ampio da essere davvero strategici. Le versioni disponibili dei Do-17 Z, le 'matite volanti', potevano alloggiare fino a un massimo di 1.000 kg di bombe, normalmente occupati da 20 x SC-50, ordigni di piccole dimensioni e dal peso di 50 kg; nelle pance dei più grossi He-111 ci entravano fino a un massimo di 2.000 kg di bombe, normalmente 8 x SC-250 o in alternativa 30 x SC-50 assieme a 2 x SC-250 agganciate in gondole subalari. La versione H-5 dell'Heinkel aveva due serbatoi aggiuntivi al posto del vano bombe, aumentando dunque il raggio d'azione, e due agganci supplementari sotto la fusoliera per permettere all'aereo di portare ancora più ordigni. Poiché un peso di 14.055 kg rese il bombardiere ancora più lento, fu deciso di impiegarli esclusivamente nel Kampfgruppe 100, l'unità specializzata nei blitz notturni. Il Ju-88, l'aereo più versatile a disposizione della Luftwaffe, godeva di quattro agganci sotto la fusoliera e per questo avrebbe potuto trasportare fino a 28 x SC-50 nel vano bombe interno e 4 x SC-250 in gondole ventrali.

Sebbene le cifre possano impressionare, si può aggiungere che nel bombardamento di Rotterdam presero parte ben 57 He-111.[10]

Questo significa che le bombe aeree tedesche dovevano essere usate in gran quantità per poter arrecare danni considerevoli agli edifici e l'unico modo possibile sarebbe stato utilizzare tanti aerei per incursione. Questo perché il nuovissimo sistema di puntamento, il Lofternrohr 7, non era stato ancora distribuito a tutte le unità di bombardamento. Inoltre era diffusa l'opinione che perfino il puntatore più addestrato ed esperto avrebbe avuto una probabilità del 25% di centrare il bersaglio in un giorno senza nuvole e senza intralci da parte dei caccia nemici. Per questi motivi era necessario impiegare tanti bombardieri alla volta per fare più danni. Il Ju-87 Stuka, l'artiglieria volante della Luftwaffe, era una sorta di aereo complementare. Grazie al suo design e all'addestramento dei piloti era in grado di scendere sul bersaglio con un'elevatissima precisione e una bassissima angolazione, il che si traduce in una precisione letale. Tuttavia il proprio armamentario era costituito al massimo da 4 x SC-50 e 1 x SC-250 oppure da una singola SC-500. Una volta rilasciato il pacchetto l'aereo sarebbe stato vulnerabile al fuoco della contraerea o della caccia nemica, in quanto il pilota avrebbe dovuto diminuire la velocità e riprendere quota.

Il problema della distanza e della quantità di carburante che gli aerei potevano trasportare era invece un denominatore che accomunava tutti gli aerei. Durante le fasi iniziali del Piano Giallo, la Luftwaffe aveva agito in maniera eccellente per supportare i primi passi delle divisioni terrestri. Poi, quando i panzer si lanciarono a tutta birra verso la Manica, per gli aerei di Göring fu sempre più difficile tenere il passo e il più delle volte le loro azioni si ridussero a neutralizzare le puntate nemiche contro i fianchi pericolosamente esposti. L'autonomia dei caccia, come venne fuori durante i brevi scontri su Dunkerque, si dimostrò essere molto limitata. L'idea di adottare un serbatoio ausiliario, come era accaduto agli Stuka per l'invasione della Norvegia, sembrò presentare troppi problemi.

Qualcosa di grosso però bolliva in pentola… o forse sarebbe più corretto dire in Germania.

Fu nei primi anni '30 che Robert Knauss riprese i concetti espressi da Giulio Douhet riguardo all'importanza dei bombardamenti terroristici sulle città e sui centri industrializzati del nemico. L'idea di attaccare le città fu equivocata dagli alti papaveri della futura Luftwaffe, i quali temevano delle ritorsioni contro i propri centri abitati. Il generale Walther Wever nel 1934 riformulò la teoria del bombardamento strategico, indicando come punti salienti la necessità di distruggere la forza aerea nemica attaccando le basi aeree e gli impianti industriali da una parte ed evitando che il nemico potesse fare lo stesso contro le strutture tedesche. E per fare ciò la Luftwaffe avrebbe avuto bisogno di un aereo in grado di volare a quote irraggiungibili per i caccia nemici, capace di un grande raggio d'azione e in grado di sganciare ordigni di grosso tonnellaggio sugli obiettivi. Benché tutti gli sforzi fossero concentrati sul settore tattico, Wever riuscì ad ottenere una piccola fetta della torta della Luftwaffe per dare il via alle idee per un futuro bombardiere strategico. Con quello che fu denominato Langstrecken-Großbomber o, più semplicemente, bombardiere 'Ural', Wever voleva creare un aereo in grado di raggiungere i monti Urali dalle basi tedesche ed in grado di trasportare 2 tonnellate di bombe. A quel tempo il progetto risultò impraticabile ma alcuni ne intravidero le opportunità: in caso di guerra con la Gran Bretagna, la base navale di Scapa Flow avrebbe dovuto essere costantemente sotto pressione. Per questo motivo, nel 1935, le compagnie Junker e Dornier gettarono le basi del nuovo aereo, denominato in codice 'Bombardiere A'. Visto che avrebbe dovuto mantenere un elevato rapporto tra il raggio d'azione e la capacità di carico, emerse fin da subito che i velivoli bimotori non sarebbero stati sufficienti per entrambi gli scopi: sarebbe servito un aereo quadrimotore. Con la morte improvvisa di Wever il progetto rischiò di fare la stessa fine del generale, fine scampata, però, grazie all'intervento del generale Kurt Pflugbeil, ispettore dei bombardieri, e del maggiore Paul Diechmann che si opposero alle prepotenze di Milch, Udet e Kesselring. La produzione di bombardieri quadrimotori sarebbe stata molto costosa e avrebbe richiesto molte risorse e soldi e per questo nell'estate del 1936 i tre ufficiali sopracitati fecero pressione affinché venisse interrotta definitivamente la ricerca e la produzione del bombardiere strategico in favore di progetti più affidabili. Nello stesso periodo però Diechmann andò a colloquio direttamente con Göring e gli disse: «Herr Generaloberst, dobbiamo vedere in queste cose le armi del futuro.»

Il grasso comandante gli rispose: «Il Führer non mi chiederà mai quanto grossi siano i nostri bombardieri ma quanti ne abbiamo.»

Grazie alle enormi quantità di risorse che iniziarono ad arrivare da USA e URSS in quel periodo, Göring valutò che ce ne sarebbero state in abbondanza per finanziare il progetto del Bombardiere A e fu così che le ricerche andarono avanti. Nel tardo autunno 1936 comparvero i primi prototipi: il Dornier Do-19 V1 e lo Junker Ju-89. Benché a prima vista il secondo modello si mostrasse superiore al primo per velocità, la Dornier fabbricò un secondo prototipo, il Do-19 V2, al quale furono applicati quattro motori BMW 139 radiali a singola stella da 9 cilindri e in grado di sviluppare una potenza di 1.570 cavalli. Con essi il Do-19 raggiunse la velocità massima di 400 km/h a 4.000 metri di quota, una velocità di crociera di 350 km/h alla stessa altitudine, un raggio d'azione di 2.185 km e un migliorato rateo di salita. A quel punto, dovendo fare una scelta su quale dei due prototipi mandare in produzione in serie, uno staff di vari tecnici e ufficiali, tra i quali comparvero anche Jeschonnek e Milch, scelsero all'unanimità il progetto della Dornier. Lo Ju-89 infatti aveva due spine nel fianco: era più pesante del suo rivale del 43%, a causa dei motori a raffreddamento liquido e dei sistemi idraulici associati, e la sua fusoliera era più grossa, anche se di poco.[11]

Così, verso la fine del 1936, fu deciso di trasferire lo Ju-89 nella sezione trasporti pesanti della Luftwaffe e di produrre in serie il Do-19 A-1.

La scelta di sacrificare parte delle risorse, del tempo, della manodopera e dell'industria per produrre un aereo quadrimotore non fu completamente sbagliata. Da un punto di vista puramente coreografico, la presenza di questo gigante fu molto apprezzata da Goebbels e dai suoi collaboratori della propaganda, i quali paragonarono le enormi dimensioni dell'aereo alla grandezza del futuro Terzo Reich. Da un punto di vista puramente tecnico, inoltre, un aereo del genere non era da disprezzare. Assieme alle caratteristiche già descritte, il Do-19 aveva un equipaggio di nove persone, in seguito ridotte a sette: un pilota, un copilota, un navigatore/bombardiere, un operatore radio/mitragliere e altri quattro mitraglieri. In generale, un equipaggio ben addestrato riusciva a maneggiare piuttosto bene il quadrimotore, anche se questo aveva la tendenza a fluttuare durante l'atterraggio, a causa delle larghe ali e della sua particolare sensibilità al vento di traverso, sia al decollo che alla partenza. Da un punto di vista difensivo il Do-19 A-1 subì un costante miglioramento: si passò dalle torrette idrauliche dorsali e ventrali, montanti un auto cannone Oerlikon MG FF da 20 mm, alle mitragliatrici della Rheinmetall MG 15 da 7.9 mm, installate anche nel muso e nella coda. Il loro rateo di fuoco, appena 17 colpi al secondo in un serbatoio da 75, non era però paragonabile al tempo impiegato per il ricambio di quest'ultimo, circa cinque secondi. Tuttavia, poiché non si possedevano armi migliori, le MG 15 restarono lo scheletro dell'armamento difensivo. Il carico di bombe del Do-19 A-1 era forse l'unico punto che non rispondeva alle richieste del 'Bombardiere A' in quanto i primi esemplari avevano un vano interno diviso in due scompartimenti, capaci di ospitare in tutto 1.600 kg di esplosivi: 16 x SC-100 o 32 SC-50. Era un carico insufficiente per un vero bombardiere strategico.

Il progetto venne allora rivisitato nel 1937 e le modifiche portarono l'anno seguente a una nuova versione, il Do-19 A-2. Era una copia quasi identica al modello A-1 ma ingrandita del 4% nella lunghezza, 2% nell'apertura alare e del 10% per quanto riguarda il peso complessivo dell'apparecchio. Per conferirgli una velocità degna di nota furono installati quattro motori DB 801 con un sistema di raffreddamento ad aria e l'introduzione di due serbatoi ausiliari sotto la fusoliera permise un ampliamento del raggio d'azione a 1.900 km. Infine la rimozione del separatore nel vano bombe e un leggero ampliamento di quest'ultimo garantirono all'aereo lo spazio sufficiente per trasportare un carico bellico di 3.000 kg.

Interessato dai progressi del Do-19, agli albori del 1937, il Ministero dell'Aria emanò le nuove caratteristiche del 'Bombardiere A'. Doveva essere un aereo capace di trasportare almeno 2.000 kg di bombe, avere un raggio d'azione di 1.600 km e una velocità di crociera pari a 500 km/h. Una velocità così elevata era il requisito minimo affinché i bombardieri non potessero essere intercettati dai caccia nemici. Se si esclude questo fattore, tutti gli altri requisiti erano stati abbondantemente raggiunti dal Do-19 A-2. La Junker, la Heinkel e la Dornier però non si arresero di fronte a tale proposta e i loro progettisti gareggiarono per produrre il velivolo migliore. Dagli uffici della progettazione della Junker venne fuori il Ju-90, il quale non superò le prove pratiche e venne declassato a trasporto pesante. La Heinkel tirò fuori l'He-177 Greif (Grifone). Rappresentava l'incarnazione del

bombardiere strategico, ideato proprio secondo le norme del Ministero dell'Aria, in grado di volare a quote difficilmente raggiungibili dai caccia nemici grazie alla cabina pressurizzata. Tuttavia fin dall'inizio non sembrò avere la fortuna del Do-19. I problemi maggiori dell'He-177 furono provocati dalle unità motrici. L'aereo era stato inizialmente progettato per avere quattro motori ma in realtà venne dotato di due coppie di motori DB 606 in cui ogni unità motrice era composta da due DB 601 accoppiati e azionanti un'unica elica. Durante i voli di prova dei prototipi, tra l'ottobre e il dicembre del 1939, i piloti riferirono che la maneggevolezza e le prestazioni di questo aereo erano più che buone ma che c'era una frequente e allarmante tendenza dei motori a incendiarsi in volo. Una soluzione ai problemi dell'apparato motore dell'He-177 sarebbe stata quella di equipaggiarlo con quattro motori separati ma… la proposta della Heinkel di apportare questa modifica, nella primavera del 1940, non venne accolta per via delle motivazioni descritte in precedenza. Era necessario concentrare gli sforzi sulla produzione degli aerei più veloci e meno costosi, cosicché gli studi sull'He-177 furono interrotti. La Dornier allora fece il suo ingresso trionfale, nel gennaio del 1940, presentando quello che venne codificato come Do-319. Era l'evoluzione migliorata del Do-19 in tutto e per tutto. Benché la fusoliera mantenesse la forma squadrata del suo predecessore, le ali erano più strette e più slanciate ma non impedirono il montaggio di flaps e slats di ultima generazione. La cabina di pilotaggio, ottenuta da una cupola completamente vetrata e leggermente bombata, dava al Do-319 un tocco di eleganza in più, nonché un minimo di aerodinamicità. Per la difesa contro i caccia fu dotato di due mitragliatrici MG 15 sui fianchi della fusoliera e di tre torrette: una dorsale, una in coda ed una ventrale, armate di una coppia di MG 81, una mitragliatrice per aerei della Mauser fabbricata per assecondare le richieste del Do-319. Anche la BMW si impegnò per realizzare un motore su misura per quel bombardiere e ci riuscì: il BMW 802 radiale a doppia stella da 18 cilindri era la versione potenziata del BMW 801 ed era in grado di generare una potenza di 2.520 cavalli. Infine il vano bombe completamente rivisitato sarebbe stato in grado di ospitare i più grandi ordigni della Luftwaffe che proprio nell'estate del 1939 stavano iniziando ad essere studiati. Grazie alle gondole installate sotto i serbatoi alari e ad una rastrelliera aggiuntiva direttamente sotto i portelloni del vano bombe, la capacità di carico del Do-319 raggiunse la spaventosa cifra di 9.200 kg! Il primo prototipo venne testato il 14 febbraio 1940 e diede risultati stupefacenti. Tuttavia, così come accadde per il rivale della Heinkel, la sua produzione venne rallentata al minimo e l'aereo non sarebbe entrato in servizio se non nel 1941.[12]

Dunque l'unico bombardiere strategico che la Luftwaffe avrebbe potuto utilizzare contro la RAF nell'imminente conflitto sarebbe stato il Do-19 A-2. Peccato però che non ce ne fossero a sufficienza. Nonostante tutte le precauzioni per potenziare la produzione aeronautica, di fabbriche della Dornier specializzate nella realizzazione di questi mostri volanti ce n'era solamente una a Erfurt. Non deve dunque stupire che Kesselring ebbe a disposizione 39 apparecchi del genere solamente nell'estate del 1940 e non prima del giorno dell'invasione.

Le forze di terra

Ritirate dal fronte non appena la fanteria del Gruppo d'Armate B le aveva raggiunte e sostituite, le divisioni aviotrasportate rappresentavano la fanteria d'élite della Luftwaffe ed erano state impiegate con successo sia in Norvegia che in Olanda. Nel periodo che intercorse, le formazioni della 7ª divisione aerea e della 22ª divisione aviolanciata erano state aumentate da due a tre reggimenti, inglobando anche le truppe impiegate per l'Operazione Weserübung. A loro era stata permessa una settimana di riposo e dal 26 maggio in poi iniziarono un draconiano addestramento, simile a quello che avevano intrapreso nell'inverno del 1939/1940. Su ordine dell'OKL furono intensificati i lanci nelle ore notturne e la cooperazione con le unità di trasporto mentre i piloti degli Ju-52 vennero addestrati a volare in formazione sperimentando anche su alcuni di essi il sistema di navigazione notturno. Di giorno, invece, i paracadutisti della 7ª divisione aerea e i soldati della 22ª aviotrasportata iniziarono a familiarizzare con le armi nemiche perché, qualora si fossero imbattuti in un nido di mitragliatrici Vickers o in un cannone Bren, in un plotone di fucilieri o se avessero trovato delle

armi abbandonate, era fondamentale che essi si impratichissero ad usarle, possibilmente prima di venire lanciati in territorio ostile. Anche i cannoni anticarro, l'artiglieria campale e i Bofors della contraerea furono requisiti e sottoposti all'analisi dei paracadutisti.

Per il 20 luglio la Sezione Trasporti della Luftwaffe avrebbe potuto sicuramente schierare almeno 600 Ju-52 operativi e con gli equipaggi severamente addestrati per il trasporto della 7ª divisione aerea mentre i quadrimotori Ju-90 e Fw 200 sarebbero stati impegnati come trainanti per gli alianti e come principali strumenti per la creazione di un ponte aereo con il quale inviare rifornimenti alle truppe.

Il reggimento 'Brandeburgo', o Unità Speciale 800, sarebbe stata la prima unità a mettere piede sul suolo britannico. Esso era formato da uomini scelti per la loro abilità in campo linguistico, psicologico e militare. Erano uomini al servizio dell'Abwehr che nelle campagne di Polonia e Francia avevano dimostrato la loro efficacia: camuffati con uniformi nemiche, in grado di parlare perfettamente la lingua del Paese da invadere, avevano contribuito non poco a spianare la strada per le divisioni corazzate, occupando e rendendo sicure le aree dei principali ponti. Un distaccamento di Brandeburghesi fu inviato, il 2 giugno, ad addestrarsi e specializzarsi in operazioni di sbarco con canotti e gommoni ed a svolgere parallelamente un corso accelerato di lingua inglese. Quella pecca linguistica che affliggeva i commando dell'Abwehr fu tamponata in tutta fretta facendo ricorso a delle lezioni vere e proprie tenute da alcuni soldati prigionieri, selezionati da esperti ufficiali e corrotti fisicamente (nel senso che a loro venivano risparmiati i lavori pesanti) in cambio di alcune basi della grammatica, della storia, della letteratura, della politica e, più in generale, della cultura inglese.

Infine, poiché anche l'Heer voleva utilizzare un proprio strumento di trasporto per far partecipare anche il reggimento di fanteria d'élite Großdeutschland, fu progettata una variante del ricognitore Fieseler Fi 156 Storch (Cicogna), denominata Fi-256 Gespenst (Fantasma): un aereo a cinque posti, uno riservato al pilota, originato dal suo predecessore dopo che i tedeschi scoprirono la straordinaria capacità di quell'aereo di alzarsi in volo con soli 30 m di spazio e in grado di atterrare su una zona pianeggiante di almeno 80 m. Il progetto fu accettato e 100 esemplari furono istantaneamente messi in produzione verso la terza settimana di giugno.[13]

Per mare, le divisioni selezionate a prendere parte per la prima ondata furono la 17ª divisione di fanteria, la 1ª divisione da montagna e la 35ª divisione di fanteria. Alla prima fu assegnata la zona di sbarco B individuata nel settore di costa tra Hythe e Folkestone, alla seconda fu comunicato che avrebbe dovuto approdare alla base delle scogliere tra Folkestone e Dover e scalarle e per la terza fu scelto l'ampio litorale sabbioso compreso tra Hythe e Dymchurch, la zona di sbarco A.

Mentre i montanari avrebbero dovuto affrontare il nemico, le scogliere e i mille pericoli facendo affidamento solo sulla loro esperienza e sulle loro capacità, le due divisioni di fanteria avrebbero ricevuto il supporto dei corazzati, rispettivamente del Distaccamento A e del Distaccamento B della Panzerwaffe. Entrambi erano stati selezionati e prelevati dal 33º reggimento dell'8ª divisione panzer. Il primo avrebbe fatto affidamento su alcune Prähme appositamente riconvertite per l'occasione. Il secondo invece avrebbe utilizzato un'invenzione tanto bizzarra quanto interessante: il carro-sommozzatore.

Inizialmente i carristi che avrebbero dovuto affrontare l'invasione furono traslocati a Putlos, una località balneare sul Baltico, non molto distante da Oldenburgo, dove appresero conoscenze che normalmente venivano insegnate e richieste ai sommergibilisti. Solo dopo qualche giorno iniziarono gli esperimenti. Le innovative tecniche di immersione furono saggiate per la prima volta a Schilling il 13 giugno: un Panzer III E fu dotato di una presa d'aria applicando un foro al coperchio della torretta e sigillando ad esso un'estremità del tubo di gomma. Furono prese tutte le precauzioni del caso e il veicolo fu agganciato a un sollevatore d'emergenza. Un palombaro agganciò l'uncino di una gru e il mezzo fu immerso per un minuto in acqua. Dopo quell'intervallo di tempo, la gru lo risollevò poiché gli uomini all'interno avevano iniziato a manifestare i primi sintomi de 'la claustrofobia della prima volta'.

I risultati furono più che positivi: sott'acqua il carro riusciva a muoversi lungo il fondale ma se per qualsiasi motivo si fosse fermato sarebbe stata la fine poiché il suo peso elevato lo avrebbe fatto

insabbiare. Il primo esperimento si concluse piuttosto bene e fu ripetuto questa volta con un Panzer IV D, più pesante e meglio armato del precedente, e anche su questo si riscontrarono gli stessi problemi del primo. Gli spettatori presenti, tra i quali anche Halder, restarono a dir poco entusiasti al termine della prima fase delle prove. Il giorno successivo altri esperimenti furono eseguiti, questa volta senza il sostegno delle gru. I carri furono dapprima immersi per vedere quale fosse la massima profondità raggiungibile prima che iniziassero a imbarcare acqua e il livello massimo fu di 12 metri per i Panzer III e 15 metri per il Panzer IV D. Nello stesso giorno furono fatte anche delle simulazioni di sbarco, immergendoli completamente e facendoli proseguire su vari tipi di spiagge: inclinate, piane, sabbiose e ghiaiose. Il Distaccamento B, nel corso delle prime settimane di luglio, fu riorganizzato in due battaglioni corazzati, rispettivamente A e B, suddivisi a loro volta in due compagnie da tre plotoni ciascuno e comprendenti in totale 32 Panzer III e 24 Panzer IV i quali sarebbero stati sicuramente pronti, almeno sulla carta, entro il 20 luglio. Sebbene i primi esperimenti filassero lisci, il compito di rendere impermeabili un così grande numero di veicoli in un così breve intervallo di tempo sarebbe stato una vera impresa. I carri avrebbero dovuto essere adattati a manovrare a una profondità di dieci o dodici metri sotto il livello del mare e questo avrebbe significato che sia l'abitacolo sia il vano motore avrebbero dovuto resistere a una pressione di poco superiore a un'atmosfera. Per risolvere questo problema furono rapidamente prodotte delle speciali guarnizioni e dei tubicini di gomma per le giunture tra lo scafo e la torretta, il tutto tenuto insieme da un collante insolubile concepito per l'occasione. Il problema della tenuta stagna tra la torretta e il resto del carro armato fu tolto di mezzo sempre con strumenti non eccessivamente sofisticati e senza troppo spreco di tempo: all'interno della corona girevole venne inserita una camera d'aria da bicicletta appositamente allungata in maniera tale da poter essere comodamente gonfiata dal comandante con l'uso di una pompetta direttamente dall'interno del carro. La volata del cannone e tutte le altre aperture sarebbero potute essere sigillate con l'uso di rivestimenti di gomma, rimovibili a piacimento con l'uso di una modesta carica esplosiva azionata dal cannoniere. Ben più ostico fu il problema di come convogliare il ricambio dell'aria fresca sia per l'equipaggio sia per il funzionamento dei motori. Gli esperti allora decisero di adoperare lo stesso sistema dello Schnorchel applicando un tubo di gomma speciale ed espandibile, lungo all'incirca una quindicina di metri e attaccato in superficie ad una boa galleggiante a cono rovesciato, in maniera che restasse non troppo vicino al pelo dell'acqua e per impedire che quest'ultima potesse entrare attraverso il tubo. Al galleggiante sarebbe poi stata fissata l'antenna della radio, indispensabile per coordinare i movimenti dei carri. Una volta sott'acqua, i piloti avrebbero guidato facendo affidamento ad una bussola giroscopica o alla radio, poiché né loro né il comandante sarebbero stati in grado di vedere ciò che li circondava. I tubi di scarico furono muniti di speciali valvole di rimando per impedire le infiltrazioni dell'acqua mentre il sistema di raffreddamento del motore venne modificato in maniera da permettere la circolazione dell'acqua marina al suo interno.[14]

In congiunzione con queste invenzioni, l'Alto Comando predispose l'allestimento di 26 Mark II mit Schwimmkörper o più semplicemente Schwimmpanzer II. Dei normali Mark II furono modificati apposta per permettere l'installazione di una struttura che avrebbe permesso al veicolo di galleggiare sull'acqua. Con questo sistema il carro armato avrebbe nuotato fino alla costa e, giunto lì, avrebbe potuto liberarsi della sua barca, lasciandola sulla riva. Furono dapprima testate delle vasche piene d'aria per il galleggiamento ma risultarono troppo ingombranti e troppo lente da montare. Fu deciso allora di impiegare due pontoni posati sui fianchi del carro e agganciati ad esso tramite i rulli di ritorno mentre il veicolo avrebbe ricevuto la spinta necessaria a muoversi tramite un'elica azionata tramite un'estensione dell'albero motore. Come ulteriore precauzione anche in questo caso i tubi di scarico sarebbero stati provvisti di valvole speciali, il sistema di raffreddamento del motore avrebbe usufruito delle fredde acque della Manica per funzionare, l'interno del veicolo sarebbe stato separato in tre compartimenti stagni e le aperture minori sarebbero state sigillate con rivestimenti di gomma. Dal momento che metà del carro-galleggiante restava al di fuori dell'acqua, l'equipaggio avrebbe potuto usufruire del cannone e della mitragliatrice coassiale, a differenza degli *Unterwasserpanzer*. Questo, per i tedeschi, sarebbe stato un enorme vantaggio. I tentativi dei primi di giugno dimostrarono che gli Schwimmpanzer II avrebbero potuto raggiungere i 10 km/h in buone condi-

zioni. Per facilitare l'attraversamento del Royal Military Canal, un modesto corso d'acqua che si estendeva tra Hythe e Winchelsea, e quindi l'avanzata nell'entroterra della fanteria, su alcuni dei Mark II riconvertiti i carristi avrebbero riposizionato nuovamente le imbarcazioni o, se le condizioni l'avessero impedito, sarebbero intervenuti i Panzer III sommergibili.

I reparti di genieri, che sarebbero sbarcati assieme alla prima ondata per neutralizzare eventuali ostacoli sulle spiagge, iniziarono anche loro in quel periodo l'allenamento con le Pioniersturmboot 39. Essendo ormai abituati all'attraversamento di angusti canaletti e fiumi, adesso si prepararono ad affrontare le correnti marine, i cavalloni e le maree. Il loro scopo finale era saper controllare la barca nei momenti difficili e soprattutto evitare di sommergere l'equipaggiamento, estremamente prezioso. Potrebbe sembrare un paradosso ma la velocità elevata di quelle barche avrebbe permesso ai genieri di superare qualsiasi ostacolo di dimensioni non esagerate.

Per tutto il mese di giugno, mentre la guerra devastava la Francia, le spiagge tedesche, danesi e norvegesi che si affacciavano sul Mare del Nord e sul Mar Baltico erano diventate lo scenario di un febbricitante movimento. Mentre le barche riconvertite iniziavano ad ammassarsi al di fuori dei porti, i marinai, i comandanti dei vascelli e i soldati cominciarono a fraternizzare tra loro, per conoscersi e per approfondire soluzioni ai problemi che sarebbero potuti insorgere durante il giorno D. Verso l'inizio di luglio partirono anche le vere e proprie simulazioni di sbarco, anche se molti soldati pensavano che nel giorno dell'invasione vera e propria le cose non sarebbero andate lisce come in quegli addestramenti. Non che durante le esercitazioni non ci fossero inconvenienti: una rampa difettosa, errori nel calcolo della rotta, deviazioni a causa della corrente e inesperienza furono tutti grossi problemi che marinai e soldati cercarono di risolvere, lavorando fianco a fianco ventiquattrore su ventiquattro. Nei porti dove erano accumulate le navi venivano praticate le operazioni di imbarco: per la fanteria i tempi erano relativamente brevi in quanto le chiatte anfibie erano capaci di trasportare 150 uomini e venivano riempite in circa mezz'ora. I veicoli, e quindi i carri armati, i camion, le motociclette e simili, invece, avevano bisogno di una speciale gru per essere issati a bordo. Si ripresentò quindi il problema del trasporto: era meglio imbarcare i mezzi su più navi mercantili, trasportare dietro le Prähme, caricarli a bordo di esse e poi lanciarli verso le spiagge oppure sarebbe stato più conveniente calarli direttamente sulle imbarcazioni e trasportarli fino alla costa? In termini di tempi e costi la seconda opzione si sarebbe rivelata la più rapida ed efficace, con il solo problema che la barca avrebbe potuto navigare soltanto con il mare perfettamente tranquillo. Il 17 giugno ci fu una dimostrazione di fronte a tutto lo stato maggiore della 16ª Armata. Si svolse sulle coste del Baltico, tra Prerow e Zingst, in una splendida giornata luminosa, quando il mare era liscio come l'olio. Le operazioni tuttavia non andarono come previsto: partendo da Rostock, alcune navi persero la rotta e sbarcarono i soldati in tutt'altro luogo da quello stabilito; altre invece riuscirono ad individuare la zona esatta ma fecero scaricare le truppe troppo distanti dalla riva; le Prähme, che erano appena uscite dal porto, mostrarono difetti nello scorrimento delle rampe che si tradussero nell'impossibilità di scaricare il prezioso carico. Le poche navi che riuscirono ad eseguire le manovre alla perfezione impiegarono troppo tempo a far uscire i soldati. Tra i presenti vi era anche Halder il quale poté constatare quanto si fossero impegnati tutti, dai marinai agli ingegneri, ma riconobbe che molta pratica ed un intenso addestramento sarebbero dovuti essere ancora all'ordine del giorno fino a data da stabilire.

Nel frattempo l'Organizzazione Todt era stata contattata da von Brauchitsch affinché organizzasse delle batterie a lunga gittata lungo i promontori che si affacciavano sulla sponda meridionale del Canale, in maniera tale da interferire con i difensori, bloccare il traffico navale in quell'area e fornire copertura da terra alle truppe di sbarco. Il buon Fritz Todt ce la mise tutta per accontentare le richieste dei generali, i quali sembravano moltiplicare, esagerando, il numero dei cannoni necessari giorno dopo giorno. Per la salvaguardia della costa, delle città di Calais e Boulogne, dei loro porti e di tutta quella zona di mare che non superava i 10.000 m di distanza, furono piazzate dozzine di leichte FeldHaubitze 18 da 105 mm (obici campali leggeri) o LeFh 18, solo a poche centinaia di metri dalla spiaggia che univa Sangatte a Wissant. A svolgere il medesimo compito furono inserite anche le batterie di schwere Feldhaubitze 18 da 150 mm (obici campali pesanti). Con una gittata massima di 13.250 m esse furono collocate più all'interno tra Tardinghen ed Escalles. Assieme ai cannoni fu-

rono portate anche delle reti mimetiche per nascondere agli occhi del nemico l'esatta posizione delle batterie e dei depositi di munizioni, che sarebbero potuti diventare bersagli invitanti per i bombardieri britannici. Per dare sfogo alla megalomania di Hitler, il 2 giugno ebbe inizio la costruzione della batteria *Grosser Kurfürst*, a Cap Gris-Nez. La fortificazione era armata con quattro cannoni da 280 mm che erano stati progettati inizialmente per la corazzata *Von der Tann* del 1917 e che subirono una costante evoluzione fino al 1938, quando furono ufficialmente resi utilizzabili. Potevano sparare una vasta gamma di granate perforanti o ad alto potenziale esplosivo che andava da quelle pesanti 148 kg fino a 256 kg con una mostruosa distanza compresa tra i 20 e i 37 km. L'Heer decise di trasferire in prima linea anche uno dei due K12 E da 210 mm capaci di proiettare granate da 107 kg fino ad un massimo di 115 km. Uno dei principali problemi che si riscontrarono nella Prima Guerra Mondiale con l'uso della 'Grande Berta' fu la deformazione della canna dovuta all'eccessivo logoramento provocato dall'uso troppo frequente dell'arma. Il K12 era un cannone ferroviario rivoluzionario perché alla base della canna erano state scavate otto rigature e le munizioni presentavano le medesime scanalature. Per il rinculo fu applicato un sistema idraulico che riportava automaticamente l'affusto senza fatica in batteria, sfruttando il principio di incomprimibilità dei liquidi. Gli altri cannoni ferroviari erano sei K5 da 280 mm, in due batterie che erano in grado di sparare proiettili da 255 kg con una portata massima di 65 km, ed il loro obiettivo sarebbe stato quello di colpire i convogli transitanti in quel tratto di mare. Furono allestiti altri cannoni sullo stile della batteria *Grosser Kurfürst* i quali furono sistemati in quattro batterie tra Boulogne e Calais nel seguente ordine: *Friedrich August* (3 x 305 mm), *Siegfried* (2 x 380 mm), *Prinz Heinrich* (2 x 210 mm) e, tra Calais e Dunkerque, la batteria *Oldenburg* con 2 x 210 mm. Le batterie *Todt* (a Wissant) e *Lindemann* (tra Cap-Blanc-Nez e Calais) impiegarono i cannoni navali che erano stati installati sulle principali corazzate in servizio della Kriegsmarine. La prima era armata con 4x380 mm in grado di sparare colpi da 495 a 800 kg a circa 36 km con l'angolazione a 45° mentre l'altra montava i minacciosi 3x406mm, soprannominati i 'cannoni di Adolf' in grado di sparare munizioni da 600 kg ad una distanza massima compresa tra i 56 e i 42 km. Tali colossali armi erano state realizzate nella primavera e nell'estate del 1939 per formare l'armamento principale di due corazzate della classe *Bismarck* e *Hindenburg* ma adesso sarebbero state impiegate per tenere sotto tiro Dover, Folkestone, Sandgate e Hythe, bersagliare il naviglio britannico e fornire copertura alla flotta d'invasione una volta che si fosse mossa in direzione della costa inglese. Entro il 7 luglio sarebbero arrivati 13x280 mm (8 *Kurze Bruno* in 2 batterie, 2 *Schwere Bruno* e 3 *Lange Bruno*) e 5x240 mm (2 *Theodor* e 3 *Theodor Bruno*) assieme ad altre batterie motorizzate comprendenti in tutto 12x 240 mm (6 K3 motorizzati e 6 calibri cecoslovacchi motorizzati) e 10x210 mm K39, le quali si sarebbero dimostrate inefficaci a causa del lungo periodo di ricarica. Tuttavia il volume di fuoco prodotto dall'unione di tutti questi cannoni sarebbe stato talmente grande che gli effetti sulla popolazione civile non sarebbero tardati ad arrivare. Per le navi più grosse e lente della Royal Navy quel tratto di mare sarebbe diventato transitabile a rischio e pericolo mentre per quelle più piccole la velocità e la destrezza sarebbero stati gli unici fattori che avrebbero permesso all'equipaggio di salvarsi, una volta udito il primo colpo. A Cherbourg, per motivi di tempo e organizzazione, i tedeschi iniziarono la costruzione di sole due batterie costiere: la *Hamburg*, comprendente 3 x 170 mm, e la *York*, con 4 x 170 mm, anche se queste non sarebbero entrate in azione se non dopo il 21 luglio.

Come se tutto ciò non fosse bastato, i tedeschi edificarono una stazione DeTeGerät a Blanc Nez, cioè un radar di controllo del tiro per bersagli marittimi, e un altro a Cap d'Alprech. Queste apparecchiature avevano una portata di 40 km e i fatti evidenziarono che riuscivano ad individuare qualsiasi bersaglio galleggiante, incluse le più piccole navi di pattuglia britanniche. Il range del radar di Cap d'Alprech arrivava fino a Dungeness e alla Baia di Rye mentre quello a Blanc Nez raggiungeva i Donws al largo di Deal. Verso metà luglio queste stazioni sarebbero state incrementate da un apparecchio DeTeGerät a Cap de la Hague e da un FernDeTeGerät, a lungo raggio, a Le Havre.[15]

Nel breve periodo di stasi che intercorse tra il 30 maggio e il 4 giugno, mentre i due Gruppi d'Armate destinati al 'Caso Rosso' avevano portato a termine la fase preparatoria all'offensiva in Francia, trasferendo le unità corazzate e motorizzate in prima linea e rinforzando le teste di ponte sulla Somme, nel settore del Passo di Calais e delle Fiandre molto lavoro fu svolto nell'ambito logi-

stico della 16ª Armata. La propaganda di Goebbels fece la sua parte, invitando i civili e i prigionieri di guerra belgi e olandesi a collaborare con i tedeschi mentre sotto la spinta di Julius Dorpmüller, il Ministro dei Trasporti del Reich, furono riparate le linee ferroviarie che erano state danneggiate dai bombardamenti aerei e con esse anche numerosi ponti strategici furono rimessi in sesto e pattugliati giorno e notte. La linea telefonica e telegrafica iniziò ad essere espansa fin verso la costa e una serie di canali furono riaperti per facilitare le comunicazioni fluviali ed il futuro afflusso della flotta da sbarco. Prima i magazzini della Luftwaffe e poi quelli dell'Heer furono gradualmente smantellati dalle postazioni arretrate in Germania per essere ricostruiti nei pressi dei porti in via di rifacimento e degli aeroporti catturati. Il passaggio in mano tedesca di un gran numero di depositi di munizioni e armi, oltre ad alleggerire la pressione sugli addetti alla logistica della 16ª Armata, impoverì le formazioni dei partigiani con il conseguente abbattimento della loro volontà di resistere all'invasore. Sebbene vi fossero dei gruppi nazionalisti di resistenza nascosti sempre all'erta e pronti a colpire ogni qualvolta che il nemico abbassava la guardia, le linee di rifornimento per le truppe d'invasione iniziavano ad essere veramente tante e i dissidenti erano troppo sparsi qua e là per arrecare danni sostanziali. La difficoltà di comunicare tra loro spesso portava a dei clamorosi insuccessi che si concludevano con l'arresto e la deportazione ai lavori forzati per la ricostruzione dei porti costieri.

Tutto l'apparato dei rifornimenti della Wehrmacht entrò in piena attività il 14 giugno ma già per il 5 le truppe dei Gruppi d'Armate A e B erano ben attrezzate per intraprendere la marcia della vittoria. La sera del 4 giugno Kesselring fu informato che i lavori procedevano a ritmi sostenuti e comunicò a Göring che entro due settimane il numero di scorte accumulate avrebbe potuto considerarsi sufficiente. Verso la prima metà di luglio si sarebbe potuto dare il via alle operazioni.

La direttiva finale

Il rapporto che l'OKL presentò a Hitler lo lasciò con il fiato sospeso. Egli fu sorpreso dall'audacia e dell'elasticità con cui le sue forze armate erano riuscite a gestire, e lo stavano ancora facendo, una situazione per così dire su due fronti, giocando d'astuzia e ricorrendo non alla violenza ma al lavoro per soggiogare le popolazioni conquistate e fare in modo che sia i civili che i militari prigionieri si rendessero utili per migliorare il Terzo Reich. Keitel nel frattempo aveva completato la Direttiva che avrebbe dato inizio alla preparazione fisica dell'Operazione 'Leone Marino', anche se molti preparativi erano già stati avviati. I piani dettagliati per le azioni da intraprendere furono comunicati a Busch per la 16ª Armata, a Kesselring per la Luftflotte 2 e a Lütjens per la 'Flotta del Canale', il cui nome lasciava presagire quale sarebbe stato il proprio compito e dove avrebbe operato. Il 10 giugno Hitler firmò la Direttiva n. 16, riportata qui di seguito:

Il Führer e il C-in-C della Wehrmacht
Quartier Generale del Führer, 10 giugno 1940
Geheime Kommandosache Chefsache

Direttiva n. 16

Dal momento che la Gran Bretagna ancora non mostra alcun segno di volontà di raggiungere un accordo nonostante la sua situazione militare sia senza speranza, ho deciso di preparare e attuare un'operazione anfibia contro l'Inghilterra. L'obiettivo di questa operazione sarà di eliminare la madrepatria inglese come una base per la continuazione della guerra contro la Germania e, visto che ormai è diventato necessario, occupare militarmente l'intera isola.

Per questo scopo io ordino quanto segue:

1. La Kriegsmarine dovrà assolvere le funzioni qui elencate:
    a. Procurare e assemblare la flotta necessaria al trasporto della 16ª Armata nei punti di imbarcazione designati da quest'ultima.

b. Trasportare le truppe della 16ª Armata nelle zone già individuate per l'invasione.
c. Proteggere entrambi i fianchi del corridoio per i rifornimenti attraverso il Canale.
d. Utilizzare i porti della costa inglese per scaricare rifornimenti e rinforzi all'Heer.
e. Assumere il comando di tutte le batterie costiere in Francia che possono essere utilizzate contro bersagli navali e dirigerne il fuoco.
f. Fornire un adeguato fuoco di supporto alla prima ondata, possibilmente concentrando il tiro contro i cannoni schierati sulla costa.
g. Lasciare che le grosse navi da guerra si concentrino nell'attacco a eventuali navigli nemici nel Mare del Nord ma che potrebbero rappresentare una minaccia per il corridoio dei rifornimenti.

2. Alla Luftwaffe comando di:
   a. Ottenere la supremazia aerea nel tratto del Canale interessato e sull'Inghilterra sud-orientale.
   b. Prevenire qualsiasi azione da parte della RAF nel giorno dell'invasione.
   c. Neutralizzare le fortificazioni costiere non raggiungibili dal fuoco della Marina che potrebbero mandare in fase di stallo lo sbarco.
   d. Eliminare la resistenza delle truppe nemiche.
   e. Distruggere le loro riserve nel caso che iniziassero un contrattacco verso la testa di ponte.
   f. Mettere fuori uso strade, ponti e ogni via di comunicazione che possa essere sfruttata dal nemico a suo favore.
   g. Impiegare truppe scelte come paracadutisti o aviotrasportate per creare una testa di ponte sull'isola.
   h. Garantire un ponte aereo in maniera da alleggerire i convogli navali.

3. All'Heer ordino di:
   a. Definire i porti di imbarco e le zone di sbarco.[16]
   b. Una volta sbarcate le truppe, unirsi alle forze aviotrasportate e rendere sicura la testa di ponte.
   c. Occupare i principali porti più vicini alle zone di sbarco, Folkestone e Dover, possibilmente intatti.
   d. Qualora il nemico riuscisse a danneggiare totalmente o parzialmente le installazioni portuali, verranno inviati dei genieri con il preciso compito di rimetterle in funzione.
   e. Estendere la testa di ponte nell'entroterra seguendo la linea Dungeness, Ashford, Canterbury e Whistable, prestando molta attenzione nella conquista degli aeroporti in maniera da renderli immediatamente utilizzabili dalla Luftwaffe.

4. L'operazione anfibia deve avvenire con un effetto sorpresa su un fronte non tanto largo, approssimativamente tra Dymchurch e Dover. I preparativi devono essere completati entro la metà di luglio.
5. Questi preparativi includeranno la creazione di condizioni che renderanno possibile uno sbarco sull'Inghilterra:
   a. Per allora la forza aerea britannica deve essere neutralizzata, sia nei mezzi sia nel morale, in modo che non possa offrire resistenza durante le operazioni di traversata.
   b. Le rotte devono essere ripulite dalle mine.

c. Entrambi gli sbocchi dello Stretto di Dover e l'ingresso occidentale del Canale della Manica, in una linea che approssimativamente si estende da Alderney a Portland, devono essere bloccati da una fitta cintura di mine.
d. Le zone costiere devono essere presidiate dall'artiglieria e coperte dal fuoco di essa.
e. È consigliabile la neutralizzazione delle forze navali inglesi operanti nel Canale con tutti i mezzi a disposizione e soprattutto evitare che possano intervenire durante le operazioni di sbarco.

Jodl
Keitel

Adolf Hitler

All'insaputa del Führer o dell'OKW i lavori erano già iniziati ben prima che fosse emanata la Direttiva n. 16. Le divisioni che sarebbero sbarcate per prime individuarono il 14 luglio come ultimo giorno di addestramento prima di trasferirsi nei porti di imbarco. Il mantenimento della logistica preoccupava i tedeschi poiché, nonostante possedessero scarse conoscenze circa la natura del Canale della Manica, sapevano molto bene che le condizioni atmosferiche in quei luoghi avrebbero potuto cambiare anche solo nel giro di poche ore. Se non fosse stato per la RAF o per la Royal Navy, la natura avrebbe comunque ostacolato i trasporti. Per questo fu richiesto alla Luftwaffe di preparare un eventuale ponte aereo, che Göring specificò "da utilizzare solo in caso di emergenza."

Prima dell'emergenza, infatti, si sarebbero dovute utilizzare tutte le risorse trovate sul territorio inglese.

Per confondere i britannici fu elaborato un ingegnoso piano da Canaris e von Brauchitsch. Il capo dell'Abwehr e il Comandante dell'Heer decisero di far capire al nemico che l'invasione dell'isola non sarebbe avvenuta il 20 luglio nei pressi di Dover, bensì molto più avanti nel tempo e in tutt'altri luoghi. Dapprima la stampa tedesca, poi la radio e perfino alcune comunicazioni telefoniche inventate di sana pianta tra i generali, iniziarono la loro opera di distrazione. Ai primi di luglio, si concretizzò perfino l'idea di trascinare l'Irlanda nella rete dell'Asse, garantendole la totale indipendenza dall'Impero Britannico. Hermann Görtz, una delle poche spie attive sia in Gran Bretagna sia in Irlanda, rinsaldò le comunicazioni con l'Abwehr che erano iniziate nell'aprile del 1940 e assicurò che in caso di un possibile sbarco sul territorio irlandese l'IRA (Irish Republican Army) avrebbe fornito il pieno appoggio alle truppe tedesche.

Mentre il resto della costa francese cadeva giorno dopo giorno nelle mani tedesche, l'attività nei porti occidentali fu intensificata alla pari di quella che vi era nei porti orientali. Impiegando, sotto consiglio di Rommel, perfino delle imbarcazioni fantoccio, se non addirittura fantasma (cioè che esistevano solo di nome ma non di fatto), fu fatto tutto il possibile per indurre gli inglesi ad abboccare all'amo. Le manovre erano finalizzate a far credere che l'invasione avrebbe potuto avere luogo in Cornovaglia o, nel peggiore dei casi, che si sarebbe potuta trasformare in un'occupazione dell'Irlanda, dalla quale la Luftwaffe avrebbe potuto assediare la Gran Bretagna anche da ovest. I porti di Brest, Saint-Malo, Cherbourg e Le Havre furono indicati come possibili zone per i rifornimenti. La Luftwaffe avrebbe dovuto compiere una serie di ricognizioni diversive, non esclusivamente mirate sulla costa meridionale del Kent ma possibilmente su tutto il litorale che si affacciava sulla Manica, con qualche spinta verso l'interno. Misure precauzionali sarebbero state prese dalla 16ª Armata, tra le quali un falso traffico radio, per indicare che in quella zona sarebbe partito un contingente diretto in Norvegia. Perfino Sir Nevile Henderson, l'ambasciatore britannico a Berlino, ricevette una quantità enorme di notizie (false) riguardanti spostamenti di divisioni nella Francia nord-occidentale ed il reclutamento di volontari in Danimarca e Norvegia, pronti a imbarcarsi per un'operazione diversiva in Scozia, con il compito di attirare nel nord dell'isola quante più truppe inglesi possibili, facendo pervenire informazioni vitali riguardanti perfino una possibile invasione del Galles.[17]

Mentre venivano diffuse a 360° le notizie inventate, l'Alto Comando della Wehrmacht fece anche tutto il possibile per nascondere la realtà dei fatti, per esempio impedendo ai paracadutisti tede-

schi di lasciare la Germania, di comunicare con amici e familiari o di abbandonare le caserme e le sedi di addestramento, almeno non fino a tre giorni prima del giorno S (così gli inglesi denominarono in codice il giorno dello sbarco, prendendo l'idea da Seelöwe o Sealion che dall'inglese si traduce appunto Leone Marino). A Bruxelles, dove vi era instaurato il quartier generale della Luftflotte 2, fu creato un secondo quartier generale per supervisionare gli aspetti operativi del piano. Lì Kesselring, Lütjens e il generale Walther Model, capo dello stato maggiore di Busch, si ritrovarono per coordinare le attività. Mentre la battaglia di Francia stava raggiungendo il picco massimo e i bombardieri si preparavano alle loro incursioni sull'Inghilterra meridionale per dare il via ai grandi scontri nei cieli, per la prima volta i comandanti e i rispettivi stati maggiori si trovarono di fronte a problemi che, nonostante la loro esperienza, definirono davvero unici e, per alcuni di loro, estremamente rischiosi.

Propaganda tedesca. In senso orario, dall'alto verso il basso: "La vittoria sarà nostra"; "Lavora per la vittoria, proprio come noi combattiamo per essa"; "Producete armi (e munizioni, nel manifesto in basso a destra) per il fronte".

VI – LE DIFESE DELL'ISOLA

Il nervosismo interno

Alle ore 11.15 di domenica 3 settembre 1939 l'allora Primo Ministro Chamberlain annunciò via radio alla nazione la dichiarazione di guerra alla Germania. Molte persone si erano già preparate alla guerra, molte altre invece restarono sbalordite. Le reazioni che la notizia ebbe sulla popolazione furono diverse a seconda delle circostanze: a Rampton, nel Cambridgeshire, i parrocchiani abbandonarono la chiesa e rientrarono nelle rispettive case; altrove gli edifici sacri si riempirono di fedeli che in quel momento iniziarono a chiedere perdono dei loro peccati, pervasi dalla paura di un imminente attacco aereo e di lasciarci la vita; gli anziani si disperarono poiché avevano ancora nella loro testa le memorie della Grande Guerra mentre i bambini e i giovani studenti gioivano per le strade perché sapevano che tutte le scuole del paese sarebbero state presto chiuse.

Alle 11.28 le sirene di tutta la Gran Bretagna furono messe in azione. Gli inglesi precipitarono allora nel panico più totale: nonostante fossero state compiute numerose esercitazioni nel corso dell'anno, quella non era più una comune prova. Adesso la nazione era in guerra con la Germania a tutti gli effetti. A Londra un manager di un cinema aveva appena terminato di fornire istruzioni ai suoi dipendenti nel caso di un raid aereo. Le sue ultime parole erano state: "… e soprattutto dobbiamo mantenere la calma" quando suonò l'allarme. Il gruppo fu immediatamente preso dal panico e si gettò nella mischia di persone in mezzo alla strada, eccetto due bidelli che preferirono dirigersi verso la stazione ferroviaria travolti comunque dal treno della paura. Ricorda Lord Butler, Sottosegretario del Ministero degli Esteri: "Eravamo nella sala dei ministri quando scadde l'ultimatum e ci stavamo congratulando con il Primo Ministro per l'annuncio. All'improvviso udimmo come un terribile lamento. Si trattava ovviamente della prima sirena anti-aerea. Chamberlain la prese molto sul serio e sua moglie si presentò con un enorme cesto con il necessario per la notte: thermos, qualcosa da leggere, eccetera. Andammo tutti a cercarci un riparo. Io, con un po' di ritardo, mi nascosi al Ministero degli Esteri. La Horse Guards Parade era deserta, non si vedeva anima viva. Quando arrivai non c'erano mobili così dovetti sedermi per terra.[1]"

Niente guerra per quel giorno e per molti mesi ancora. Tuttavia il Governo britannico iniziò a dare le prime disposizioni per proteggere la popolazione. Gli ospedali furono sgomberati per fare spazio ai feriti dei raid aerei; i bambini con le loro madri, un milione e mezzo di persone, furono allontanati dalle città e questo per alcuni fu un incubo, per altri un'avventura. Gli esperti parlarono addirittura di milioni di morti in meno di due mesi. Tuttavia tutte quelle voci che erano nate riguardo ad una possibile offensiva aerea tedesca furono smentite nell'inverno del 1939, quando la situazione sul fronte occidentale degenerò nella Sitzkrieg. Durante questo periodo di stasi la Gran Bretagna non aveva lanciato un'offensiva di bombardamento strategico contro il Terzo Reich per il timore di scatenare la rappresaglia tedesca mentre l'aviazione Alleata era in stato di inferiorità. La Germania dal canto suo non aveva nemmeno preso in considerazione un'azione analoga contro l'Inghilterra, sia perché riteneva che i propri apparecchi non potessero conseguire risultati decisivi decollando dalle basi tedesche, sia perché la Luftwaffe era impiegata pressoché al completo nelle operazioni di appoggio alle forze terrestri. La paura dei raid aerei però crebbe così tanto che nelle città l'oscurantismo divenne il nuovo stile di vita. All'inizio fu preso tutto come un gioco ma quando il numero di feriti sulle strade crebbe non fu più così divertente. Non c'erano attacchi dal cielo ma durante il blackout migliaia di persone rimanevano uccise in incidenti. La sera tutte le case venivano oscurate e i controllori in cerca di pertugi dai quali filtrasse la luce erano più odiati di Hitler. Per due settimane furono addirittura chiusi cinema e altri locali di intrattenimento. Con l'acquietarsi della situazione furono riaperti, diffondendo così una certa euforia tra la popolazione il cui stile di vita era ancora legato ai tempi di pace.

Quando gli aerei tedeschi sorvolarono la costa britannica la notte del 5 giugno, e poi con il susseguirsi regolare delle azioni, la loro apparizione nel cielo ebbe il duplice scopo di agire sia come strumento di shock sia da stimolante, per lo meno per far capire agli inglesi che la bolla di sapone dentro alla quale si erano rifugiati era ormai svanita nel nulla.

Gli appartenenti alla protezione civile furono a lungo criticati poiché ritenuti fin troppo attivi nelle città. Adesso, con la paura dell'invasione che rimbalzava sulle labbra dei cittadini, la presenza di uomini con addosso la fascetta di riconoscimento LDV per le strade, il ronzio degli aerei nemici, il tuono dei cannoni, i lamenti delle sirene antiaeree e i saltuari fischi ed esplosioni di bombe, la popolazione aveva cambiato radicalmente atteggiamento, mescolando nelle situazioni di allarme sentimenti di panico, risoluzione, euforia, incredulità, discrezione e disperazione. La guerra aveva fatto capire loro che, anche se si trovavano su un'isola, essa sarebbe potuta arrivare comunque.

Il Governo iniziò troppo tardi a prendere provvedimenti. Nelle città non tutti i monumenti e gli edifici principali erano stati avvolti da protezioni di sacchi di sabbia e meno di un terzo della popolazione possedeva maschere antigas e non tutti erano in grado di utilizzarle. Dal divertimento si passò ben presto a rigide regole per la sopravvivenza. Secondo le stime solamente una persona su cinque sapeva come comportarsi in caso di un raid con bombe incendiare. Allora nelle città si cominciò ad affiggere manifesti e istruzioni sui bordi delle strade per insegnare alla gente le regole basilari per evitare di ritrovarsi sotto un cumulo di macerie incandescenti nel caso di un attacco aereo. Pochi ripari erano stati costruiti e, come se non bastasse, i pochi esistenti si dimostrarono del tutto inefficaci contro i blitz della Luftwaffe. Nelle città, che si erano ripopolate nel corso dei nove mesi di inattività, così come nelle campagne, il peso della guerra stava iniziando a logorare il morale degli addetti della protezione civile, soprattutto a causa delle ore di sonno che si riducevano sempre di più. Particolarmente colpiti furono i residenti di Hythe, Dover e Folkesonte, e quell'area ricevette la priorità massima per l'evacuazione. Tra i LDV vennero scelti gli uomini più esperti come osservatori ausiliari o pattugliatori notturni, incaricati di avvistare eventuali paracadutisti tedeschi e per questo definiti a tutti gli effetti 'parashot'. Le donne, i vecchi e i bambini invece furono fatti sfollare. Furono organizzati i mezzi di trasporto e cibo, acqua e carburante furono razionati per essere ridistribuiti equamente tra militari, paramilitari e civili.

Se la popolazione fosse stata al corrente della pericolosa situazione che si era creata tra le fragili e vulnerabili difese del loro paese e delle intenzioni del nemico sarebbe stata facile preda del disfattismo. Il discorso di Churchill pronunciato il 3 giugno, "Noi combatteremo sulle spiagge…", aveva riacceso gli animi e la volontà di combattere, di resistere fino alla fine, fino a quando uno dei due contendenti non avesse sopraffatto l'altro. Il Primo Ministro aveva giocato la carta vincente, facendo la sua apparizione in un momento in cui le notizie della resa del BEF stavano iniziando a circolare tra l'opinione pubblica. Tuttavia Churchill ed i suoi consiglieri, compreso lo stato maggiore, mostravano evidenti segni di inquietudine in relazione alle conseguenze dei ripetuti raid notturni dei tedeschi. Dal 5 giugno fino alla fine del mese i bombardieri della Luftwaffe attaccarono tredici basi aeree, sedici impianti industriali e quattordici zone portuali. I raid fortunatamente non furono sufficientemente intensi da danneggiare seriamente le strutture. Le perdite più grosse avvennero il 18, giorno in cui fu attaccata Cambridge. Durante il bombardamento perirono nove persone. Per alcuni membri del Governo quegli attacchi significarono il preludio all'invasione mentre altri, molto più realistici, avevano intuito che i tedeschi stavano sperimentando un nuovo sistema di navigazione notturno. Questa ipotesi fu confermata dal Dr. Reginald Victor Jones, un fisico che lavorava nella branca dei servizi segreti per il Ministero dell'Aria con il solo scopo di studiare le armi ed i metodi del nemico, come lo Knickebein. Collezionando due manuali recuperati da alcuni aerei abbattuti, egli ipotizzò che i tedeschi stessero mettendo a punto un sistema di navigazione basato sull'impiego dei fasci di onde radio in grado di intersecarsi sopra un dato punto. Quei fasci avrebbero guidato i piloti degli aerei attrezzati per ricevere i segnali fino al raggiungimento di un bersaglio anche nel cuore della notte. Se i tedeschi fossero riusciti in tempo a mettere a punto il nuovo sistema di navigazione, le città inglesi avrebbero potuto essere raggiunte con una precisione notevole anche nelle notti più scure e forse in condizioni meteo che non avrebbero permesso il corretto funzionamento delle difese.[2]

Il popolo in azione

Siccome durante la Grande Guerra 1.413 civili inglesi furono uccisi e 3.407 rimasero feriti in cento incursioni, prima dagli Zeppelin e poi dai bombardieri Gotha, i vari governi che si susseguì-

rono furono spinti a prendere delle misure per proteggere la popolazione civile contro attacchi di quel genere in una guerra futura. L'opinione pubblica non era molto contenta di spendere soldi per finanziare l'organizzazione delle misure di protezione antiaerea (ARP, Air Raid Precautions) ma già a partire dal 1924 furono segretamente preparate le prime misure ARP mentre nel 1935 fu istituito un dipartimento separato della Home Office. Alle autorità locali fu comunicato in seguito che sarebbero state responsabili sia dell'allestimento dei piani per la pubblica protezione sia per la preparazione di Servizi ARP nelle relative zone. Per eseguire il secondo compito si sarebbe dovuto procedere al reclutamento di civili volontari per formare reparti di barellieri, postazioni di primo soccorso, squadre di decontaminazione dal gas, messaggeri e gruppi di salvataggio. Le unità del corpo dei vigili del fuoco (FB, le Fire Brigades) e quelle del servizio di ambulanze per il pronto intervento (AS, Ambulance Services o EAS, Emergency Ambulance Services) furono allargate e molti ausiliari furono reclutati e addestrati.

All'inizio i civili che si presentarono agli uffici di reclutamento degli ARP locali erano molto pochi. Occorrevano migliaia di volontari e, nel 1937, la richiesta di sovrintendenti della protezione antiaerea (ARW, Air Raid Wardens) crebbe addirittura a decine di migliaia, con una proporzione di uno ogni 500 civili. Le autorità locali protestarono affinché il Governo centrale tirasse fuori i soldi per il finanziamento e solamente dopo la promulgazione dell'ARP Act del tardo 1937 si giunse ad un accordo: il Governo avrebbe pagato il 60% delle spese nei comuni più ricchi e 75% in quelli più poveri. Agli inizi del 1938 le prime preparazioni degli ARP furono approntate ma il popolo britannico non sarebbe mai stato adeguatamente difeso come previsto. Con quella partenza lenta ben poco fu fatto entro il settembre del 1938, quando la crisi di Monaco mise in stato di allerta la nazione. La popolazione inglese temeva che se gli accordi non fossero andati in porto la Germania avrebbe iniziato una nuova guerra, bombardando massicciamente la Gran Bretagna. Furono organizzate così delle difese all'ultimo minuto, tra le quali anche lo scavo di chilometri di trincee nei parchi e nelle piazze, da impiegare come ripari dai raid aerei. In meno di una settimana tutta la popolazione fu passata sotto controllo per i respiratori e non meno di 38 milioni di maschere anti gas furono distribuite attraverso tutta la Gran Bretagna.

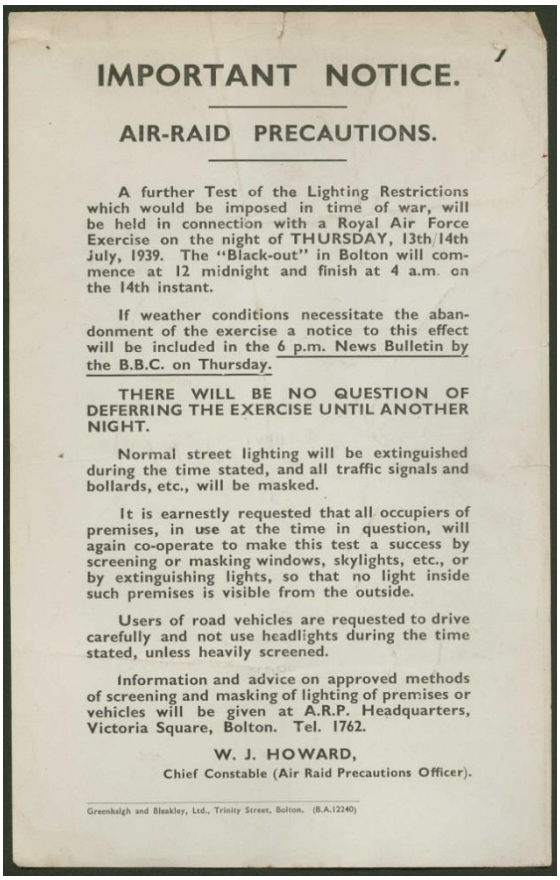
Ogni autorità locale (le contee e i comuni) gettò le basi di un piano per difendere i propri cittadini installando dei quartier generali dove, sotto la guida di un sovrintendente ARP (normalmente il segretario comunale), i servizi ARP locali venivano diretti verso specifici incidenti. Il sovrintendente aveva al suo servizio squadre di persone specializzate nel riconoscimento dei gas e gruppi speciali addestrati ed equipaggiati per decontaminare persone e proprietà. La crisi di Monaco favorì l'aumento del numero dei volontari reclutati, il che permise di iniziare varie esercitazioni per far si che i vigili del fuoco, i barellieri, le ambulanze, gli addetti del primo soccorso e le squadre di salvataggio potessero impratichirsi in caso di attacco con il gas o con bombe dirompenti. Dove il numero di volontari non era sufficiente a coprire tutti i settori furono aperte le porte per i servizi ARP anche alle donne e ai ragazzi di età superiore ai 16 anni.

Per il 1939 il Governo si aspettava un gigantesco raid di proporzioni inimmaginabili con l'uso di 3.500 tonnellate di bombe il primo giorno seguite da altre 700 alla settimana; per ogni tonnellata furono previsti almeno 50 infortunati, tra cui un terzo di essi fatali. Fu messo in piedi il Servizio del Pronto Soccorso (EHS, Emergency Hospital Service) e nuove strutture ospedaliere furono aperte mentre molti ospedali delle città furono sgomberati in attesa delle migliaia di vittime dei bombardamenti aerei profetizzati. Anche se gli attacchi aerei non iniziarono il 3 settembre, la maggior parte degli inglesi era convinta che prima o poi essi sarebbero arrivati, convinzione alimentata anche dai cinegiornali di guerra nei quali erano presentate orribili scene di distruzione ad opera della Luftwaffe, avvenute in città europee come Varsavia. Le famiglie che non furono sfollate vennero avvertite affinché potessero preparare in tempo scorte di cibo in scatola, acqua, coperte e candele e potessero assicurarsi che le loro abitazioni fossero sufficientemente protette da eventuali attacchi con il gas.

Con il progredire della guerra e il peggiorare della situazione, tutti coloro che non erano impiegati come lavoratori salariati nelle fabbriche divennero volontari part-time una volta concluso il loro lavoro: pattugliavano assieme ai miliziani della LDV, operavano come ausiliari nei vigili del fuoco (AFS, Auxiliary Fire Services) o più semplicemente nella riserva della polizia. Poiché i raid aerei

del mese di giugno stavano mettendo a dura prova l'efficienza lavorativa degli operai nell'industria bellica, fu creata l'unità delle donne volontarie (WVS, Women's Voluntary Service) che raccolse tutte le signore che si offrivano per lavorare nelle fabbriche al posto degli uomini, in maniera da concedere loro un po' di meritato riposo.[3]

Con la caduta della Francia i volontari iniziarono ad affluire da ogni parte della nazione, anche solo per ricevere un rudimentale addestramento. Ormai l'Inghilterra era sola ma determinata a proseguire la guerra e si diffuse un comune senso del dovere che spinse la popolazione intera a fare qualcosa per la nazione. Iniziò a dilagare anche un eccessivo patriottismo, con il risultato che ogni cosa fuori posto, ogni parola pronunciata non correttamente od ogni atteggiamento non abituale rischiava di far pensare alla presenza di una Quinta Colonna tedesca all'interno del paese. Il termine Quinta Colonna aveva avuto origine durante la fine della Guerra Civile Spagnola, quando i nazionalisti di Franco, che puntavano su Madrid, sostenevano di avere, oltre alle quattro colonne di truppe in marcia, una quinta colonna già dentro la capitale spagnola. Furono compiuti arresti di massa di tutti coloro che in passato avevano intrecciato dei rapporti con i tedeschi ed il sospetto che il proprio vicino di casa potesse essere un traditore, una spia o un collaborazionista della Germania si insinuò ovunque, soprattutto nelle località costiere. Tutte le persone di età compresa tra i 16 e i 60 anni, uomini e donne, di nazionalità tedesca e austriaca, furono arrestate. Quasi 60.000 finirono in prigione. Durante questi rastrellamenti un'ondata di arresti coinvolse anche la comunità ebraica. Perfino Sir Oswald Mosley, il capo dell'Unione Fascista Britannica, fu arrestato assieme alla moglie Diana e rinchiuso nel carcere di Brixton. Il 31 maggio, poco dopo la disfatta di Dunkerque, quando fu diramato l'ordine di rimuovere tutta la segnaletica dalle strade[4], Ramsay espose un pericoloso rapporto all'Ammiragliato nel quale indicava che il porto di Dover era stato soggetto a numerosi atti di sabotaggio e altre azioni tipiche di una Quinta Colonna, come il danneggiamento delle linee di comunicazione o delle strutture di difesa.[5]



IMPORTANT NOTICE.

AIR-RAID PRECAUTIONS.

A further Test of the Lighting Restrictions which would be imposed in time of war, will be held in connection with a Royal Air Force Exercise on the night of THURSDAY, 13th/14th July, 1939. The "Black-out" in Bolton will commence at 12 midnight and finish at 4 a.m. on the 14th instant.

If weather conditions necessitate the abandonment of the exercise a notice to this effect will be included in the 6 p.m. News Bulletin by the B.B.C. on Thursday.

THERE WILL BE NO QUESTION OF DEFERRING THE EXERCISE UNTIL ANOTHER NIGHT.

Normal street lighting will be extinguished during the time stated, and all traffic signals and bollards, etc., will be masked.

It is earnestly requested that all occupiers of premises, in use at the time in question, will again co-operate to make this test a success by screening or masking windows, skylights, etc., or by extinguishing lights, so that no light inside such premises is visible from the outside.

Users of road vehicles are requested to drive carefully and not use headlights during the time stated, unless heavily screened.

Information and advice on approved methods of screening and masking of lighting of premises or vehicles will be given at A.R.P. Headquarters, Victoria Square, Bolton. Tel. 1762.

W. J. HOWARD,
Chief Constable (Air Raid Precautions Officer).

Greenhalgh and Bleakley, Ltd., Trinity Street, Bolton. (B.A.12240)

Manifesto con indicazioni per un'esercitazione antiaerea

L'intelligence in crisi

Come già è stato accennato in precedenza, i tedeschi amplificarono notevolmente i loro sforzi nella speranza di indurre il nemico a credere che l'invasione sarebbe avvenuta in un luogo completamente diverso da quello stabilito dai piani. Parzialmente essi riuscirono nel loro intento. Le informazioni che giungevano a Londra tramite gli ambasciatori o dai profughi che lasciavano la Germania o i territori occupati contribuirono ad annebbiare la situazione della Commissione congiunta per l'intelligence (JIC, Joint Intelligence Commettee). Dall'inizio della guerra erano stati fatti grandi passi in avanti nel settore dei servizi segreti: dopo aver fallito nell'individuare con quali forze effettive i tedeschi avevano invaso la Norvegia e quali erano le vere intenzioni nei primi giorni della campagna di Francia, alcuni messaggi intercettati il 24 maggio permisero ai capi dello stato maggiore di avere un'idea ben chiara di quali fossero gli ordini che i comandanti della Wehrmacht si passavano. I messaggi cifrati dalla macchina Enigma, nonostante gli inglesi avessero spezzato il mito dell'inviolabilità di tale macchina, non servirono più di tanto: durante il mese di giugno troppe informazioni discordanti tra loro giunsero a Bletchley Park, luogo dove avvenivano le decifrazioni dei messaggi intercettati. Il 50% di essi riguardava le manovre, gli ordini, i suggerimenti, le disposizioni e i trasferimenti che la Luftwaffe effettuò nel mese di giugno mentre l'altra metà riguardava le comunicazioni che avvenivano tra le varie gerarchie militari dell'Heer. Collezionando i pezzi di quel gigantesco puzzle, gli inglesi non ottennero nient'altro che una grande confusione. Alcuni chiarimenti provennero dai primi movimenti di resistenza, i quali però erano male organizzati, non avevano strumenti di comunicazione adatti a trasmettere informazioni veritiere fino in Inghilterra e spesso dovevano giocare a nascondino con la polizia militare tedesca. Le poche notizie che riuscirono ad approdare oltre la Manica, in quel mese di giugno, dipinsero un continente in pieno subbuglio: in Norvegia, Francia, Belgio, Olanda, Germania e perfino in Irlanda, conclusero i membri del JIC, vi era una notevole attività, soprattutto nelle zone portuali e nelle vie fluviali. Poiché non erano ancora giunte le segnalazioni di aerei o navi nemiche nella zona del Canale, tutto quel traffico era forse dovuto a ragioni commerciali ed economiche ma alcuni sospettarono che il naviglio fluviale stesse trasportando ogni sorta di materiale bellico per l'invasione. Nessuno però dubitò della veridicità delle fonti e, dovendo tirare una conclusione affrettata, l'8 luglio il capo dello stato maggiore dell'Intelligence segnalò che la regione dell'Anglia orientale sarebbe stata il luogo ideale per l'invasione tedesca. Non era nulla di nuovo: l'Anglia orientale era già stata individuata come possibile zona di sbarco dagli inglesi nell'autunno del 1939, quando vennero captate voci riguardo ad una futura invasione.[6]

Per quella data i preparativi tedeschi erano ormai evidenti: a Ostenda, per esempio, il 16 giugno non era presente nessuna imbarcazione; il 18 gli osservatori della ricognizione notarono ben trentotto chiatte anfibie e il numero salì a duecentosettanta il 9 luglio, cifre assolutamente esagerate ed errate. Tuttavia lo stato maggiore non cambiò idea e anche la disposizione delle truppe rifletté le informazioni ricavate dai servizi segreti. La priorità fu data, infatti, alla copertura delle regioni orientali dell'isola invece che a quelle situate a sud-est mentre una sostanziale riserva di fanteria fu tenuta pronta nella Lowland scozzese per intervenire qualora la situazione in Irlanda si fosse scaldata troppo.

Un ottimo colpo fu centrato dal capitano Tommy Elmhirst e dai suoi colleghi del sottocomitato congiunto per l'intelligence (JISC, Joint Intelligence Sub-Committee), i quali avevano speso concretamente un mese intero provando a far risaltare un filo di connessione tra tutte le informazioni riguardanti le intenzioni della Germania. Il 4 luglio lui e la sua squadra di lavoro presentarono le ultime valutazioni e conclusero che i tedeschi si stavano a tutti gli effetti preparando per l'invasione.[7]

I rapporti indicavano senza ombra di dubbio esercitazioni di sbarco su larga scala, trasferimenti degli aerei da trasporto dai centri delle scuole di addestramento alla prima linea, concentrazione di unità da bombardamento tattico nell'Olanda e nel nord-est della Francia e la lista continuava, anche se loro sostenevano che prima della metà del mese i tedeschi non sarebbero stati pronti. Conseguentemente, a partire dal 16 luglio, la prima giornata di bel tempo sarebbe diventata il giorno tanto temuto. Molti altri membri dell'intelligence britannica erano in contrasto con i risultati di Elmhirst e ammisero mestamente che il pericolo dell'invasione si sarebbe dovuta avere quando i primi mezzi da sbarco avessero fatto la loro apparizione nei porti di Dunkerque o Calais. Da quale direzione sa-

rebbero però giunti i mezzi da sbarco? I servizi segreti della marina stimarono che il 60% della flotta d'invasione sarebbe partita dai porti tedeschi, un 25% da quelli franco-olandesi e il restante 15% sarebbe salpata dai porti del Baltico. L'11 luglio, invece, dichiararono che la maggior parte della flotta sarebbe giunta dal mare Baltico e dai porti tedeschi, escludendo quelli sul Canale: "L'aumento del naviglio a Rotterdam e ad Amsterdam aumenta la potenziale minaccia della nostra costa a nord del Tamigi. Questo significa che una parte degli sforzi precedentemente attesi dal Baltico potrebbero provenire da questi porti."

Il Primo Ministro non fu pienamente convinto e sostenne la credenza che "per il nemico non sarebbe stata un'impresa facile quella di raccogliere e ammassare così tante navi e così tanti soldati per poi scagliarli sulla costa orientale… quella meridionale invece sembrava più prossima all'invasione."

Lo stato maggiore tuttavia si trovò concorde sul fatto che la costa meridionale era "più sicura che mai e pronta a ricevere l'invasione."

Quando arrivarono i primi rapporti degli spostamenti navali, l'Invasion Warning Commettee, il comitato per il pericolo d'invasione, li liquidò affermando che "dovevano trattarsi di normali convogli mercantili, probabilmente per alleviare i problemi provocati dall'ostruzione di canali e fiumi o per sveltire il trasferimento delle merci." Perfino lo stato maggiore di Ramsay alimentò l'ipotesi che "quel traffico marittimo sarebbe stato destinato a paesi ancora neutrali come Spagna o Portogallo."

In generale dunque gli inglesi non possedevano un gran numero di informazioni attendibili riguardo ai piani tedeschi. La ricognizione aerea non dava risultati soddisfacenti e le poche immagini decenti spesso venivano pagate al caro prezzo di aerei abbattuti ed equipaggi catturati. Gli agenti paracadutati dietro le linee nemiche non avevano vita facile e le loro comunicazioni con Londra avvenivano di rado, per il timore di intercettazioni da parte delle stazioni tedesche. Le chiacchiere che i piloti tedeschi facevano tra di loro non erano di grande utilità perché non contenevano alcuna informazione utile ad ampliare il magro deposito di dati concernenti l'invasione. Assai più fruttuose erano invece le intercettazioni che avvenivano ogni sera quando i comandanti dei *Gruppen* impartivano gli ordini alle squadriglie per il giorno successivo. Dowding però, con quelle informazioni, riuscì a malapena a costruire la cornice del quadro, senza mai avvicinarsi a scoprire il dipinto vero e proprio. Dal momento che la maggior parte delle pianificazioni, effettuate dagli ufficiali inferiori, avvenivano tramite riunioni e i messaggi venivano trasmessi tramite staffette o linee telefoniche, gli inglesi avrebbero scoperto le vere intenzioni dei tedeschi soltanto quando questi si fossero trovati già in volo verso il loro obiettivo.

La Royal Navy

La Marina di Sua Maestà era l'orgoglio delle forze armate della Gran Bretagna. Formalmente creata sotto il regno di Enrico VIII, essa conobbe un'espansione parallela a quella dell'Impero Britannico. Sotto il profilo economico l'Imperial Navy fu l'unico strumento che permise l'espansione, il mantenimento e la corretta gestione delle colonie e delle basi commerciali. L'economia inglese, che si basava principalmente sugli scambi commerciali e che solo a partire dal XIX secolo poté definirsi un'economia liberista, funzionava essenzialmente grazie alla cospicua flotta di mercantili che ogni giorno salpava dai principali porti della Gran Bretagna e navigava attraverso gli oceani, trasportando risorse di ogni genere. Si pensi al 'Triangolo Commerciale' di armi, schiavi e materie prime che si era diffuso durante il periodo dell'assolutismo monarchico o alle rotte commerciali che, nel periodo della regina 'nonna' (l'età Vittoriana), convogliavano le risorse provenienti dall'India nel cuore pulsante dell'impero. Il dominio dei mari però non sarebbe stato possibile se assieme alla flotta mercantile non ci fosse stato anche un agguerrito naviglio da guerra. Le navi militari infatti avevano rivestito un ruolo cruciale nei momenti critici, soprattutto per debellare le temibili invasioni che avevano minacciato l'isola da oltremare: si ricordi nel 1588 la sconfitta dell'Invincible Armada spagnola, la quale salpò in direzione dell'Inghilterra ma fu sconfitta miseramente, anche in seguito alla rivolta delle colonie olandesi, o la battaglia di Trafalgar, nel 1805, quando la flotta inglese capitanata dall'ammiraglio Orazio Nelson, nonostante l'inferiorità numerica, sconfisse quella franco-spagnola. Con la rivoluzione industriale la Royal Navy poté vantare il

primato del dominio strategico dei mari e la costruzione delle prime corazzate semi-moderne. Durante la corsa agli armamenti la Marina inglese conobbe un'espansione senza limiti nel campo militare, con l'introduzione delle *Dreadnought*, corazzate monocalibro, equipaggiate con le innovative turbine a vapore e con cannoni a grosso calibro (così chiamate dagli inglesi *all-big-gun*). La Grande Guerra sembrò segnare un momento di crisi poiché i tedeschi, principali rivali in campo imperialista, non solo avevano effettuato anch'essi una corsa agli armamenti sorprendente ma avevano introdotto anche nuovi strumenti per la guerra nel mare: gli U-boot, i temibili sommergibili che per quattro anni colpirono a più riprese le rotte solcate dai mercantili britannici. La battaglia navale dello Jutland del 1916 non fu conclusiva: la superiorità numerica della Royal Navy si dimostrò insormontabile e la flotta tedesca fu costretta ad uno scontro di logoramento che si concluse solamente con la resa della Germania. Con l'arrivo degli anni 20 la Royal Navy fu spogliata di buona parte del potere che possedeva. I trattati navali di Londra e Washington obbligarono il Governo britannico ad affondare numerose navi da guerra e lo costrinsero a imporre dure limitazioni alla costruzione di ulteriori bastimenti. La crisi degli anni '30 portò a un modesto inizio di riarmo che nel 1939 condusse la Royal Navy ad avere nuovamente il vantaggio numerico ma non ancora quello tecnologico.

Con le rapide conquiste tedesche in Polonia e Norvegia, la Marina inglese fu riconosciuta da tutti, dal Premier in particolare, come il principale strumento per prevenire l'invasione. La sua rilevanza però era limitata dall'obbligo di proteggere i convogli delle navi mercantili che trasportavano rifornimenti vitali, munizioni e derrate, per l'Inghilterra. La politica, infatti, non era molto cambiata rispetto a quella del 1914 quando l'Ammiragliato aveva dichiarato: "… la principale funzione della flotta sembra essere quello di assicurarsi che le comunicazioni navali siano rese sicure fino a evitare i rischi di mancanza di materie prime necessarie al corretto funzionamento di tutti gli apparati della nazione, dalle macchine agli operai… se è così, non c'è alcuna ragione per rischiare la flotta in operazioni dove sono presenti altre due linee di difesa… l'intera questione del respingimento dell'invasione dipende dall'assunzione delle più recenti informazioni riguardo agli effettivi punti di imbarco delle truppe.[8]"

Se è vero che il giorno della dichiarazione di guerra gli aerei tedeschi che tutti si aspettavano di veder comparire all'orizzonte non si fecero vivi, è altrettanto vero che nessuno si sarebbe aspettato l'affondamento del *SS Athenia* per opera dell'U-30 la sera stessa di quel giorno. La minaccia al naviglio mercantile di fatto aumentò di mese in mese e crebbe esponenzialmente con la caduta della Norvegia, la quale garantiva ai tedeschi uno sbocco sia per il Mare del Nord sia per l'Atlantico settentrionale ed i cui fiordi sarebbero diventati ottime basi sia per gli U-boot che per la flotta di superficie. Inoltre anche la resa della Francia si dimostrò enormemente lucrosa, resa che consegnò in mano al nemico tutta la costa atlantica, le cui basi navali di Brest e Saint-Nazaire sarebbero state porti ideali per le grosse navi da guerra tedesche. Le preoccupazioni della Royal Navy non erano dunque infondate e la disposizione delle forze divenne un punto critico. La difesa dei convogli era importante quanto la difesa dell'isola.

Il 1° luglio il Western Approaches Command aveva un incrociatore, cinque corazzate e trentatré cacciatorpediniere per la difesa delle preziose navi mercantili. Altri cinque cacciatorpediniere erano dislocati a Portsmouth e altrettanti cinque a Dover. Il Nore Command possedeva tre incrociatori, cinque portaerei e sette cacciatorpediniere alla foce dell'Humber, nove cacciatorpediniere a Harwich e un incrociatore e tre cacciatorpediniere a Sheerness, ancorati alla riva meridionale del Tamigi. Sul Tyne vi erano un incrociatore e dodici cacciatorpediniere di cui dieci di essi erano impiegati come scorta. Sparsi attorno a tutto l'arcipelago vi erano inoltre anche altri 1.100 pescherecci armati impiegati nella protezione del traffico leggero costiero e altre piccole imbarcazioni che sarebbero state utili come avvistatori e segnalatori di una flotta nemica ma avrebbero rappresentato un problema piuttosto che un aiuto nel caso di un combattimento.[9]

Per contrastare la flotta d'invasione l'Ammiragliato commissionò il 12 luglio l'incrociatore da battaglia *Repulse*, la corazzata *Rodney* e la corazzata *Nelson*; due incrociatori pesanti e 8 cacciatorpediniere furono spostati rispettivamente da Gibilterra e da Scapa Flow a Rosith mentre quattro flottiglie di cacciatorpediniere furono messe in allerta a Humber, Harwich e Sheerness.[10]

La scarsa proporzione di navi assegnate alla difesa dello Stretto di Dover non solo è da attribuirsi alla credenza che quella zona era più sicura rispetto alla costa nord orientale ma anche al fatto che quelle acque strette e insidiose non erano adatte né comode per permettere alle grosse navi da guerra le manovre della navigazione, anche perché sarebbero finite sotto il tiro dei cannoni e nel raggio d'azione degli aerei tedeschi.

Grande pecca dell'intelligence era stata l'impossibilità di leggere i messaggi della Kriegsmarine, cifrati con una versione avanzata della macchina Enigma, che impedì all'Ammiragliato di conoscere con precisione la posizione delle navi da guerra del nemico. Nel febbraio del 1940 l'U-33 fu catturato mentre navigava al largo delle Orcadi ma il suo equipaggio, prima di consegnarsi al nemico, distrusse i mezzi di comunicazione di bordo, inclusa la macchina Enigma, e sciolse nel vero senso della parola il libro dei codici.[11]

I campi minati che erano stati spiegati per la difesa dei convogli nella rotta Dunkerque-Dover avevano ormai perso tutta la loro utilità e, con la costa meridionale del Canale sotto il controllo tedesco, furono prese misure preventive per aprire corridoi tra di essi o rimuoverli del tutto. Per di più persero la loro importanza strategica in quanto le rotte tedesche scorrevano sempre più vicino alla costa del Pais de Calais. I tentativi di pulizia dello Stretto di Dover incontrarono una fanatica resistenza da parte dell'aviazione e dell'artiglieria nemica al punto che le operazioni dovettero proseguire durante la notte, provocando l'affondamento di ben quattro unità per opera delle mine amiche.

Nel frattempo gli inglesi fecero qualche progresso nel rafforzamento delle difese costiere. Entro il 12 giugno furono installate ed approntate per l'azione 46 nuove batterie di difesa costiera, ciascuna comprendente due cannoni navali da 6 pollici (152 mm) e due proiettori. Poiché l'Esercito era afflitto da una carenza non solo in termini di bocche da fuoco ma anche di truppe per la difesa costiera e artiglieri, metà di quei cannoni erano manovrati da marinai o da altro personale della Marina. Per risparmiare le munizioni, per celare la posizione delle batterie il più a lungo possibile agli occhi dei puntatori delle navi tedesche e per controbilanciare la mancanza di esperienza degli artiglieri, questi avevano ricevuto ordine di non sparare fino a quando il nemico non si fosse avvicinato a 4 o 6 km dalla costa. Anche con la sistemazione aggiuntiva di quelle difese costiere, molte zone rimasero prive di un'adeguata protezione. A Dover l'arrivo dei tedeschi dall'altra parte dello Stretto fece insorgere dei fastidiosi problemi: con l'installazione di cannoni a lunga gittata al Pais de Calais e la sistemazione degli aerei della Luftwaffe a ridosso del litorale, il dominio aereo-navale inglese dello Stretto sarebbe stato messo pesantemente in discussione. I cannoni della Wehrmacht erano in grado di coprire almeno metà dello stretto mentre le batterie costiere e l'aviazione avrebbero protetto le navi da qualsiasi interferenza dei bombardieri inglesi. Per porre rimedio a ciò il vice ammiraglio Ramsay propose l'installazione di una serie di artiglierie navali a lunga gittata, sotto il controllo dell'Esercito. Un singolo cannone da 14 pollici (356 mm) era in teoria utilizzabile ma si dimostrò pressoché inefficace nel colpire bersagli in movimento e fu usato raramente per paura che il nemico potesse rispondere al fuoco più violentemente.[12]

I tentativi di contrastare lo sbarco tedesco subirono anch'essi, nel corso del mese, una lieve evoluzione. Verso la metà del mese di luglio, nella zona dello Stretto di Dover, oltre alla decina di cacciatorpediniere già citati e alle varie flottiglie, navigavano 25 dragamine veloci e 140 dragamine rimorchiatori, responsabili del tratto di costa tra Sunderland e Portsmouth assieme all'Auxiliary Patrol. La Pattuglia Ausiliaria comprendeva 400 imbarcazioni armate alla leggera, disposte attorno alla costa tra Invergodon, in Scozia, e Portland, pronte a dare l'allarme e a impegnare battaglia con il nemico. Oltre alle 34 lance e corvette normalmente usate come scorta, altri vascelli divennero utilizzabili per la difesa contro l'invasione, inclusi un centinaio di Harbour Defence Patrol Craft (barche per il pattugliamento e la difesa portuale) ancorate metà lungo la costa orientale e l'altra metà lungo quella meridionale, e poche cannoniere ormeggiate al Forth of Thames.

Come queste forze sarebbero state impiegate era ancora tutto da vedere. Il piano dell'Ammiragliato dipendeva interamente dal tempestivo intervento delle forze navali, le quali sarebbero state preavvertite con informazioni provenienti dai cacciatorpediniere notturni, dalle Motor Torpedo Boat (MTB) e dagli aerei da ricognizione in dotazione al Comando Costiero (comando dell'aviazione costiera) assieme ai sottomarini destinati a tenere sotto controllo i porti nemici e le

attività navali. Da essi e dall'impiego di 'imbarcazioni di ascolto' equipaggiate con i primitivi sistemi ASDIC, un precursore del sonar, di vaporetti e altre barche veloci attrezzate con radio, razzi illuminanti e fuochi di segnalazione, sarebbe dipesa la probabilità di incontrare la flotta di invasione prima ancora che salpasse o durante la navigazione. Alla luce dell'esperienza accumulata a partire dall'inizio della guerra, l'Ammiragliato giudicò tale sistema di avvertenza poco affidabile. Tuttavia era l'unico esistente.

Una volta avvistato il nemico tutte le navi adeguatamente armate che si sarebbero trovate nelle vicinanze dell'area dell'invasione avrebbero dovuto entrare immediatamente in azione, con la speranza di rallentare, danneggiare o mandare in fase di stallo le operazioni di sbarco. L'Ammiragliato stimò che i tedeschi avrebbero potuto effettuare delle manovre diversive, come l'invio di navi verso Scapa Flow o in Cornovaglia. Per fare ciò e al contempo supportare dal mare la forza d'invasione, essi avrebbero dovuto possedere almeno cinque navi da battaglia pesanti, due portaerei e due flottiglie di cacciatorpediniere. Come volevasi dimostrare l'Ammiragliato sospettò un possibile trasferimento di navi da guerra tedesche attraverso il Canale per riposizionarle nei porti atlantici.

All'interno del piano, però, non fu nemmeno menzionata la possibilità di uno sbarco sulla costa sud orientale, proprio quella dove sarebbe avvenuto. L'ammiraglio della flotta Charles Forbes tuttavia si dimostrò contrario quando l'Ammiragliato gli propose di spostare tutte le navi verso i porti della costa orientale. Egli sostenne la teoria che le corazzate e gli incrociatori avrebbero preso il largo solo quando avessero ricevuto la conferma dell'assembramento della flotta da guerra tedesca. Se il nemico avesse compiuto uno sbarco altrove invece che nei luoghi immaginati dall'intelligence, l'Ammiragliato concluse che almeno 100.000 uomini avrebbero potuto mettere piede sull'isola e, nel peggiore dei casi, perfino senza un'opposizione.

L'Esercito e la strategia di difesa

Se la Royal Navy non fosse riuscita in tempo a contrastare le truppe tedesche nel momento dello sbarco, allora il grosso delle responsabilità per la difesa sarebbe ricaduto sull'Esercito. Le Home Forces (le truppe a difesa del territorio nazionale), sotto il comando del generale Ironside, non solo erano a corto di soldati ma erano anche attrezzate con scarso equipaggiamento. A causa di ritardi nella produzione bellica ed in seguito ad una serie di fattori che rallentarono l'assorbimento delle riserve esistenti, le truppe di stanza in Gran Bretagna continuarono per tutto il mese di giugno ad essere perseguitate dalla carenza di materiali per respingere un invasore, il quale avrebbe adottato sicuramente la tecnica già collaudata altrove della velocità combinata con la potenza di fuoco. Dopo il disastro di Dunkerque Ironside fu costretto a rivisitare il piano della difesa nazionale. Concluse che, a tutti i costi, le truppe avrebbero dovuto essere dispiegate nell'entroterra, a una profondità sufficiente per assicurarsi che ogni tentativo del nemico di sbarcare sarebbe stato fermato prima che i tedeschi avessero potuto raggiungere Londra o la regione industrializzata della Midlands. Allo stesso tempo le truppe avrebbero dovuto interrompere qualsiasi arrivo di rifornimenti e di rinforzi al nemico, in unione con l'azione congiunta di Aviazione e Marina. Raggiungere quegli obiettivi sarebbe stato un processo difficile poiché la maggior parte delle truppe a disposizione di Ironside non solo erano male equipaggiate ma non erano nemmeno numerose ed il loro addestramento non rispondeva adeguatamente alle contromisure delle nuove tattiche offensive sviluppate dai tedeschi. C'erano circa 8.000 km di spiagge perfette per uno sbarco anfibio di veicoli corazzati e più di un terzo di queste si trovavano in luoghi dove il nemico avrebbe potuto ottenere la superiorità e il supporto aereo. I paracadutisti inoltre avrebbero potuto essere lanciati lontano dalle spiagge, per creare estese teste di ponte nell'isola o dei capisaldi ben difesi in attesa dell'arrivo dei panzer. Con l'assenza di una sostanziale forza combattente pronta a una controffensiva motorizzata, Ironside giunse alla conclusione che la miglior possibilità per respingere un'invasione sarebbe stata quella di combinare le poche colonne mobili con difese statiche dispiegate lungo una vasta zona. Il perno centrale del piano era la linea GHQ (General Head Quarters), una serie di ostacoli anticarro a difesa della capitale e della Midlands, integrata con linee di arresto a livello divisionale ed un corpo d'armata situato in posizioni avanzate. La linea GHQ, seguendo ostacoli naturali come corsi d'acqua e forti pendenze, si estendeva dalle vicinanze di Richmond, nello Yorkshire, fino al The

Wash quindi, passando per Cambridge, fino a Canvey Island, sul Tamigi. A sud del fiume continuava attraverso Maidstone e Basingstoke fino a Bristol. Poiché il piano fu proposto allo stato maggiore il 25 giugno, i lavori della costruzione della linea GHQ non erano ancora iniziati. Il ruolo assolto dalle divisioni che si trovavano di fronte a quella linea fortificata sarebbe stato quello di sfruttare le linee di arresto avanzate per confinare, neutralizzare o rallentare qualsiasi avanzata dalla costa, facendo guadagnare tempo alle truppe motorizzate dislocate nella riserva. La maggior parte dei 786 cannoni campali in uso furono erroneamente collocati nelle prossimità dei punti più favorevoli all'invasione mentre i rimanenti 167 pezzi anticarro furono sistemati nella riserva, dietro la linea GHQ. Per guadagnare ulteriore tempo le spiagge dell'Anglia orientale furono dapprima minate e poi ricoperte di ostacoli, gli abitanti della regione furono istruiti al lancio delle bombe a mano o altri ordigni da lancio improvvisati mentre gli LDV e le truppe regolari iniziarono a ostruire le vie di comunicazione interne. Si lavorò anche per costituire le Unità Ausiliarie, formate dai semplici cittadini che, una volta passati sotto l'occupazione nazista, avrebbero dovuto fare tutto il possibile per sabotare le linee di rifornimento di acqua, cibo e carburante del nemico.

Le riserve mobili di Ironside tuttavia erano piuttosto deboli e solamente sulla carta avrebbero potuto rappresentare una forza d'urto sufficientemente potente per affrontare le truppe tedesche sbarcate. Verso la metà di giugno nella riserva erano confluite tre delle migliori divisioni di fanteria e la 1ª divisione corazzata. Quest'ultima, situata nel Surrey, era ritornata dalla Francia dopo aver tentato inutilmente di rallentare la marcia delle divisioni corazzate tedesche. Durante la ritirata, siccome erano stati abbandonati sul suolo francese ben 100 carri armati da fanteria, 163 medi e 354 leggeri, solamente 9 carri armati medi erano riusciti con successo a rientrare in Gran Bretagna. Alla fine del mese la sua formazione crebbe con 81 carri armati medi e circa 100 leggeri, tutti veicoli prodotti in fretta e, per motivi di emergenza, non collaudati. Nel Lincolnshire, tra Northampton e Newmarket, fu invece schierata la 2ª divisione corazzata, equipaggiata con ben 178 carri armati invece dei 213 medi e 108 leggeri previsti dal piano. Da quella posizione l'unità era in perfetto stato per attaccare i fianchi o la retroguardia del nemico una volta iniziata la sua avanzata nell'entroterra. Sotto il suo comando fu posta anche la 1ª brigata corazzata, forte di 90 carri armati da fanteria Mark II 'Matilda' anziché dei 180 voluti da Ironside. Benché il numero di carri armati sparsi per l'isola fosse piuttosto elevato, in realtà quelli effettivamente utilizzabili erano "meno della metà dell'equivalente di una divisione corazzata al completo", come sostenne il comandante in capo dell'Esercito.[13]

"Con parecchio rammarico da parte nostra, la Germania è organizzata come una macchina da guerra laddove l'Inghilterra ha appena iniziato a pensare ai mezzi per combattere una guerra moderna.[14]" Così commentò il generale Andrew Thorne quando riuscì a sfuggire alla prigionia tedesca alla fine di maggio, assieme ad alcuni uomini della 48ª divisione. A lui Ironside sbolognò il comando del XII corpo d'armata e la difesa del Kent, la contea che sarebbe stata il bersaglio per l'invasione tedesca. I settori chiave del luogo erano presidiati dalla 1ª divisione di fanteria 'Londra', comandata dal maggior generale Sir Claude Liardet, così organizzata[15]:

- 35ª brigata di fanteria (generale di brigata Leslie de Cordova)
  - ϕII/5 Queen's Royal Regiment
  - ϕII/6 Queen's Royal Regiment
  - ϕII/7 Queen's Royal Regiment
- 135ª brigata di fanteria (generale di brigata Walter Newth)
  - ϕV / Somerset Light Infantry
  - ϕVI/Somerset Light Infantry
  - ϕVII/Somerset Light Infantry
- 198ª brigata di fanteria (generale di brigata James Rawcliffe)
  - ϕVI/Border Regiment
  - ϕVII/Border Regiment
  - ϕVIII/King's Regiment
- 1ª brigata di fanteria 'Londra' (generale di brigata Richard Britten)
  - ϕVII/Royal Fusiliers

ϕIX / Royal Fusiliers
ϕI/London Irish Rifles
- 2ª brigata di fanteria ‘Londra’ (generale di brigata Berkeley Portman)
ϕI/London Scottish
ϕI/London Rifle Brigade
ϕI/Queen’s Westminsters
- 3 reggimenti campali della regia artiglieria (Royal Artillery): il 64º, il 90º e il 113º
- 3 compagnie campali del regio genio (Royal Engineers): la 220ª, la 221ª e la 501ª
- 563ª compagnia parco campale del regio genio

Considerando che anche il Kent avrebbe potuto essere un possibile luogo ideale per l’invasione, Thorne prese in esame la zona tra Deal e Sheerness e quella a ovest di Dover. Versò metà giugno egli rivisitò la strategia e, essendo sicuro che i tedeschi non avrebbero rischiato di sbarcare attraversando le Goodwin Sands (la principale rete di secche e bassifondi di fronte a Deal, la miglior difesa naturale del porto), concluse che la zona più ristretta e favorevole a un’operazione anfibia sarebbe stata quella compresa tra Ramsgate e Sheerness. Di conseguenza iniziò a dispiegare alcune truppe della 1ª divisione di fanteria ‘Londra’ in una linea avanzata che partiva dall’estuario del fiume Medway, proseguiva lungo la riva occidentale, attraversava Faversham, le paludi di Graveney e Canterbury, per concludere a Saint Margaret-at-Cliffe, poco a est di Dover. Dalla linea di difesa era rimasta esclusa l’isola di Sheppey ma Thorne dovette compiere quella scelta a vantaggio della difesa: essenzialmente essa seguiva il corso della linea ferroviaria tra le due città, anche se risultarono veramente pochi gli ostacoli naturali sui quali gli inglesi avrebbero potuto fare affidamento. Perfino gli effettivi a disposizione di Liardet lasciavano parecchio a desiderare: egli infatti aveva presentato un teorico piano di difesa, approvato da Thorne, nel quale era previsto che la sua divisione sarebbe stata pronta a difendere le spiagge, verificare la portata dell’assalto nemico, occupare le postazioni di difesa avanzate, resistere fino all’arrivo dei ‘rinforzi’ e contrattaccare qualsiasi tentativo di sfondamento tedesco della linea. La 1ª divisione di fanteria ‘Londra’ era stata originariamente pensata come motorizzata, un aggettivo ironico poiché alla fine di giugno possedeva solamente gli effettivi di una divisione di fanteria. Dalla mobilitazione nel settembre del 1939 la maggior parte dei suoi veicoli facevano parte di quelli requisiti ai civili e poco fu fatto per equipaggiarli a viaggiare in pessime condizioni stradali. Alcuni di essi ancora portavano le targhe originali ed erano formati da un vasto assembramento di camion e camionette utilizzati per il trasporto delle risorse più disparate nella contea, dalla frutta al legno, dal pesce al carbone. Poiché nel maggio del 1940 l’unità di ricognizione in dotazione alla 1ª ‘Londra’, un’unità di motociclisti, fu trasferita sotto il comando della 1ª divisione corazzata, furono requisiti perfino i normali bus da trasporto civile per permettere lo spostamento delle truppe.

L’artiglieria della divisione non era in grado di adempiere ai compiti richiesti da Ironside e Liardet ma in generale la sua situazione aveva subìto un miglioramento rispetto al 31 maggio, quando vi erano disponibili soltanto 23 cannoni. Secondo il rapporto del 10 luglio proveniente dal quartier generale del comandante della Royal Artillery, il generale di brigata James Price, all’interno della 1ª divisione di fanteria ‘Londra’ erano disponibili ben 58 cannoni, così ripartiti:

Unità	Equipaggiamento
64º reggimento campale	2 x 13 libbre
	8 x BL 4.5 pollici (114 mm)
	4 x 25 libbre

90º reggimento campale	2 x 13 libbre
	4 x 18 libbre
	4 x 2 5libbre
	4 x BL 4.5 pollici (114 mm)
113º reggimento campale	2 x18 libbre
	4 x BL 4.5 pollici (114 mm)
67º reggimento anticarro	12 x QF 2 libbre
Batteria Mobile C4	2 x 12 libbre
	2 x 3 libbre
Batteria Mobile C5	4 x 4 pollici (102 mm)
Batteria Statica X	4 x 4 pollici (102 mm)

Mentre l'industria bellica britannica era riuscita a migliorare impercettibilmente il rateo di produzione dei cannoni, con un ritmo di 50 unità al mese, la fabbricazione delle munizioni non era riuscita a stare di pari passo e dopo la crisi di Dunkerque alle batterie fu proibito di addestrare gli equipaggi al tiro. Dove mancavano completamente i proiettili, i cannonieri furono istruiti a urlare 'BANG' tutti all'unisono, nella speranza di demoralizzare psicologicamente il nemico simulando con la voce il tuono del cannone. Anche la carenza di veicoli da traino rappresentò un serio problema che gli inglesi provarono a risolvere raccogliendo a destra e manca tutti i mezzi più adatti a muovere i cannoni. Gli unici che superarono le prove però furono le pesanti e lente macchine agricole. Per contrastare efficacemente il nemico il supporto dell'artiglieria avrebbe fatto piuttosto comodo e Liardet si lasciò influenzare da Thorne riguardo alle spiagge più a rischio per l'invasione: tutti i cannoni furono concentrati in un quadrilatero compreso tra Ashford, Whitstable, Richborough e Sandwich.

Dal punto di vista della fanteria, la 1ª divisione 'Londra' possedeva i suoi 15.500 uomini regolari che, però, erano troppo pochi per difendere un fronte così ampio. In seguito alla fine del mese di maggio gli uomini furono impiegati come manodopera per la costruzione di opere difensive invece che addestrati per affrontare il nemico, sempre per una carenza delle munizioni delle armi leggere.

Ai primi di luglio gli schieramenti delle varie unità stavano per essere ultimati: la 198ª brigata teneva tutta la costa della penisola di Thanet, da Birchington a Ramsgate. La guarnigione di Deal, formata all'incirca da 3.000 unità prelevate dal personale della marina e alle quali furono insegnate a malapena le procedure di fuoco, ricarica e manutenzione di un fucile, difendeva un anello che si stringeva tutto attorno alla città e all'ingresso del porto. La guarnigione di Dover, una forza eterogenea composta da cittadini, LDV e truppe regolari, difendeva il litorale tra Dover e Folkestone. Il presidio di Shorncliffe proteggeva l'area compresa tra Sandgate e la ridotta di Dymchurch mentre la 135ª brigata, appartenente originariamente alla 45ª divisione di fanteria (maggior generale Sir Edmund Schreiber), copriva la zona tra le paludi di Romney e Dungeness, con una compagnia a difesa di St Mary's Bay. La 1ª brigata 'Londra' era stata inserita come riserva mobile nel Kent settentrionale, sul fianco destro della 198ª brigata e pronta a intervenire nel caso che le truppe tedesche fossero sbarcate in quell'area. La scarsa mobilità tuttavia ne limitava gli spostamenti sulle strade, rendendola molto vulnerabile agli attacchi dal cielo. La 2ª brigata 'Londra' fu invece schierata a sud, tra Monks Horton ed Ewell Minnis. Liardet affidò a quell'unità il compito di difendere i vitali aeroporti della zona, quelli di Lypmne e Hawkings, una volta che il Comando Caccia avesse deciso di evacuarli non appena la pressione del nemico fosse stata insopportabile. Come compito secondario, la 2ª brigata avrebbe dovuto supportare la guarnigione di Deal e respingere ogni tentativo di sbarco proveniente dalla costa sud orientale. Thorne non parlò di un'invasione da sud poiché riteneva le acque della Manica troppo impraticabili per delle imbarcazioni leggere come quelle anfibie, opinione tra l'altro condivisa dalla maggior parte dei comandanti. Conoscendo la precisione del nemico,

egli si convinse che i tedeschi non avrebbero rischiato e anche per questo lasciò a difesa della zona tra Dover e Dymchurch soltanto un'esigua forza combattente.

Se da una parte è vero che gli inglesi disponevano di pochi uomini armati a difesa della costa che si affacciava sul Canale, è altrettanto indubbio che in quel settore furono rinforzate le difese costiere e le postazioni fisse. Per contrastare efficacemente i cannoni tedeschi a Calais, che avrebbero messo in discussione la superiorità navale nello Stretto, furono installati due cannoni da 9.2 pollici (233 mm) vicino alla cittadella di Dover, i quali potevano colpire bersagli posti ad una distanza di circa 16.000 m. Due moderne batterie da 6 pollici (152 mm) i cui cannoni potevano sparare fino a 22.860 m ebbero la priorità assieme a quattro altri cannoni da 9.2 pollici i quali, montati sopra delle particolari strutture, possedevano una gittata massima di circa 29.000 m, estendibile a circa 33.000 m con dei proiettili particolari. Tuttavia né i proiettili né le batterie erano pronti e lo sarebbero stati solamente verso i primi di agosto, se i lavori non avessero subìto interferenze e se buona parte della popolazione civile avesse collaborato alle operazioni di montaggio. Oltre a quattro vecchi cannoni da 6 pollici con una portata di tiro di circa 11.000 m, furono piazzate, sparse lungo la costa o lungo le alture dominanti le scogliere e lo Stretto, delle Batterie di Emergenza, composte da artiglierie campali di 4 e 6 pollici, alcune risalenti ancora alla Prima Guerra Mondiale, manovrate da serventi recuperati all'ultimo momento dall'Esercito e dalla Marina. Anche qui la penuria di proiettili si fece sentire dando origine al razionamento forzato: i pezzi di artiglieria da 4 e 6 pollici possedevano 100 granate ad alto esplosivo ciascuno mentre quelli di calibro superiore ne avevano nei depositi appena un quarto e circa una ventina di granate perforanti per bocca da fuoco. Gli ordini impartiti dal comandante dell'artiglieria divisionale erano molto chiari e precisi: bisognava a tutti i costi evitare di sprecare colpi ingaggiando scontri a fuoco con le navi tedesche che sarebbero transitate nel Canale e ogni obice avrebbe dovuto trovare il modo migliore per colpirle e affondarle, come è già stato detto, solo se le imbarcazioni si fossero avvicinate a meno di 6 km dalla costa o avessero aperto il fuoco per prime.[16]

La difesa dello spazio aereo e degli aerodromi della contea fu in parte affidata alla 6ª divisione anti-aerea, la quale si trovò a coprire contemporaneamente l'estuario del Tamigi, Londra e dintorni, i principali centri di comunicazioni, i porti chiave e gli aeroporti della RAF, anche quello di Manston. Il maggior generale Fredrick Gordon Hyland dispose 18 pezzi anti-aerei da 3.7 pollici (94 mm) a difesa dell'area di Dover (i quali avrebbero potuto essere impiegati come pezzi anticarro equivalenti ai Flak 88 tedeschi ma la scarsa elasticità mentale degli artiglieri non permise loro di sfruttare la duplice capacità delle bocche da fuoco) mentre nell'area attorno al fiume Medway ne furono piazzati 136. In tutto il Kent furono infine dislocate 101 artiglierie anti-aree comprendenti calibri da 3 pollici (76 mm) e i Bofors svedesi da 40 mm. Per l'11 di luglio, 437 mitragliatrici leggere (Lewis calibro 30 e Hispano da 20 mm) furono preparate e allestite ma solamente quattro delle seconde furono inserite nel perimetro difensivo di Dover. Per difendersi dagli attacchi a bassa quota gli inglesi preferirono impiegare i Bofors, grazie alla loro versatilità, alla rotazione completa di un angolo giro e ad un elevato rateo di fuoco.[17]

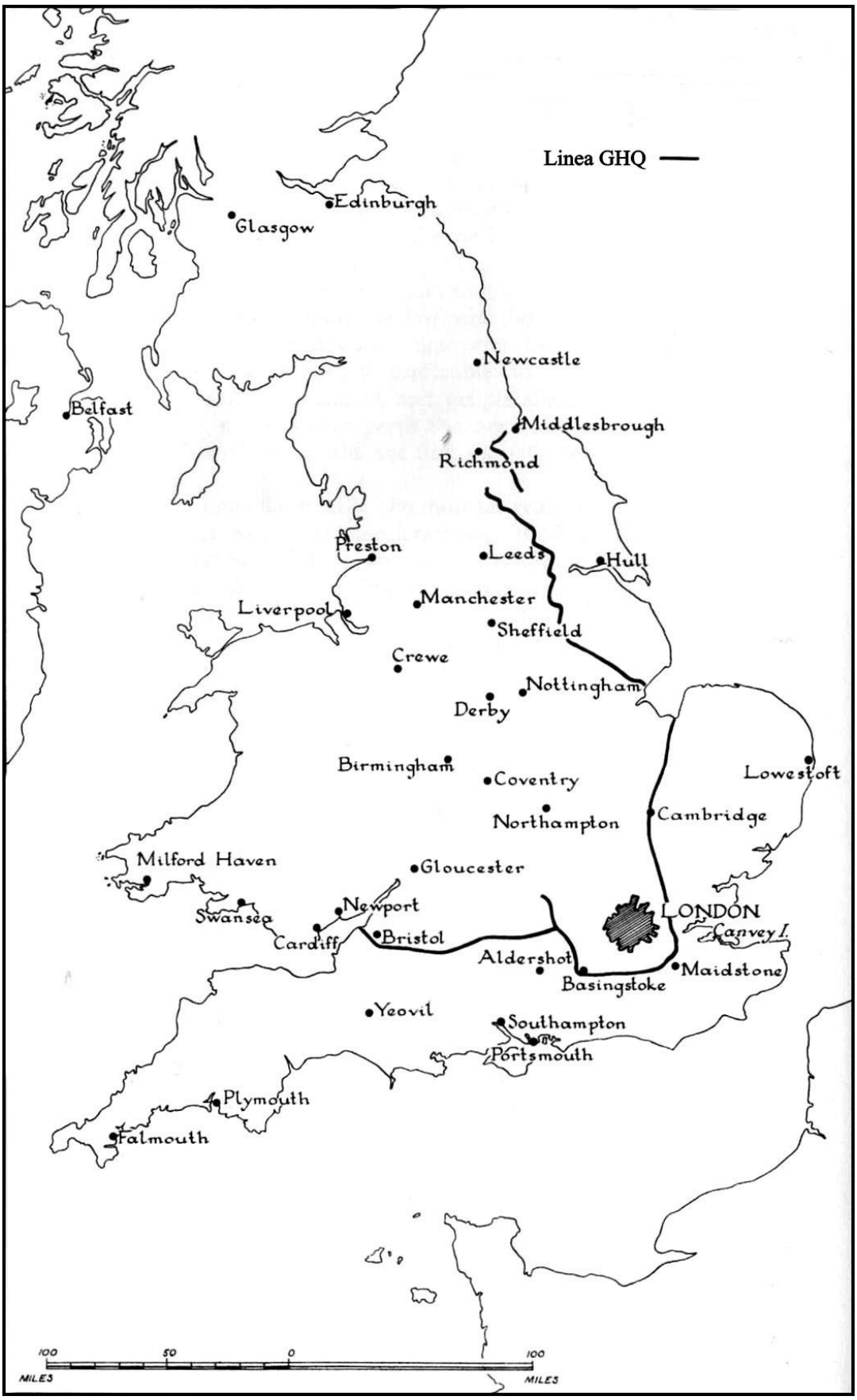
Ciò nonostante quelli erano numericamente inferiori rispetto alla cifra prevista e non poterono essere schierati dappertutto. Per rinsaldare le difese di Dover, Liardet decise di dislocare 20 palloni di sbarramento sulla terraferma e 4 per coprire l'ingresso al porto, agganciati al terreno con delle funi d'acciaio. Tuttavia si trattava pur sempre di semplici giganteschi palloni di tela gonfiati con l'elio e qualche raffica dei caccia tedeschi sarebbe stata sufficiente per farli precipitare al suolo.[18]

Dowding, Liardet e Hyland avevano però espresso i loro dubbi riguardo all'effettiva cooperazione tra i palloni di sbarramento, la contraerea, i caccia notturni (ammesso che nel mese di giugno si fosse potuto parlare di aerei in grado di intercettare i bombardieri tedeschi durante la notte) e le postazioni dei fari di avvistamento, soprattutto perché i sistemi di puntamento e di guida basati sul radar erano ancora in una fase sperimentale e gli scarsi risultati ottenuti durante il mese di giugno indussero gli inglesi a cambiare idea e ad abbandonare i progetti.

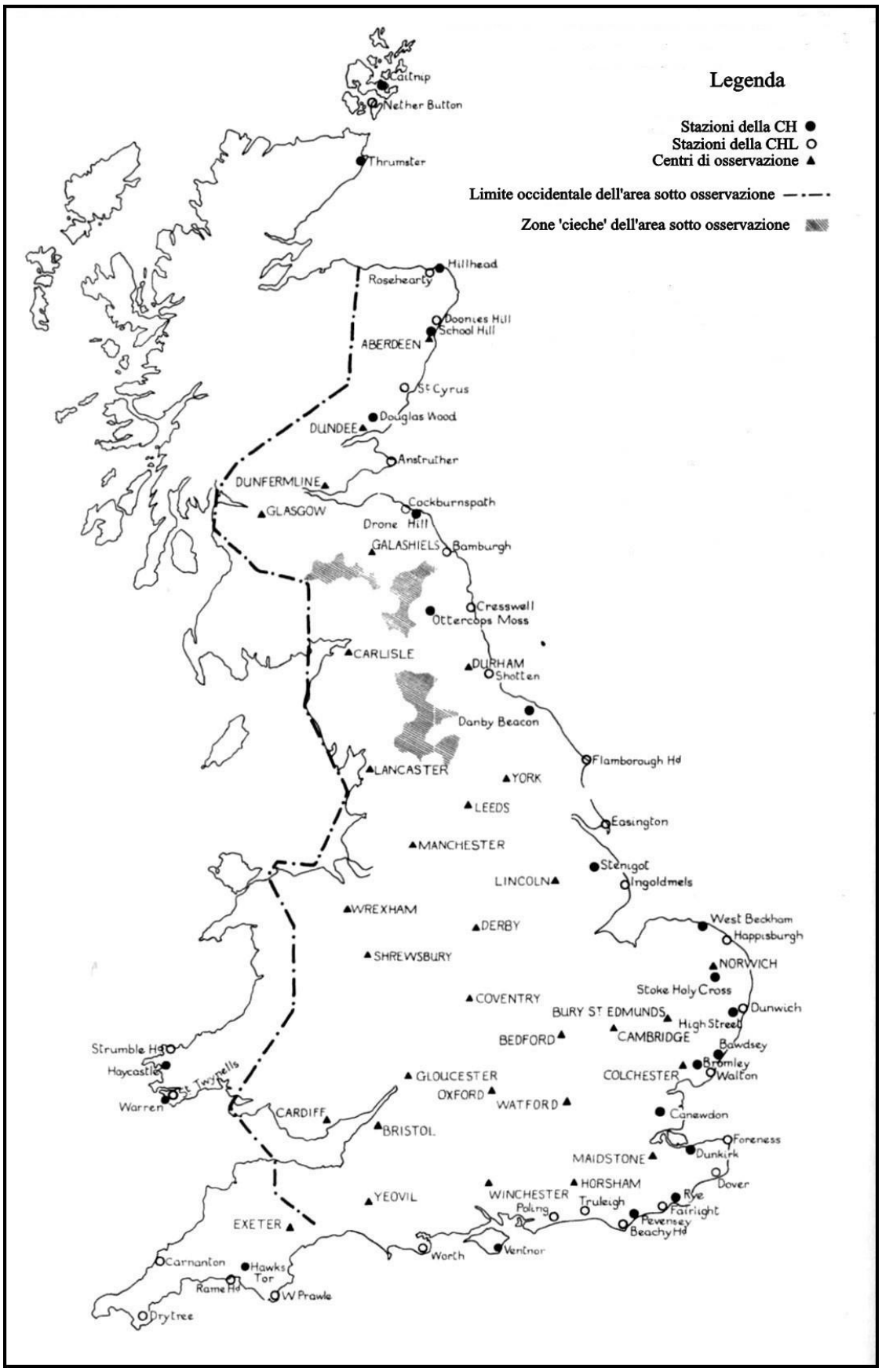
Oltre all'artiglieria costiera e alle guarnigioni, le difese delle spiagge erano il punto più critico dello scudo protettivo. Sepolte sotto la sabbia da Sandgate a Dymchurch vi erano meno di una ventina di mine, non tutte funzionanti, e solamente qua e là faceva l'apparizione qualche metro di filo

spinato, il più delle volte sistemato in tutta fretta e nemmeno elettrificato. Nelle città a ridosso del litorale i soldati della 1ª divisione avevano requisito tutti i veicoli dei cittadini, lasciando a loro disposizione solamente le biciclette. Le vie di comunicazione, le stazioni ferroviarie e i principali nodi stradali furono dapprima bloccati e poi sottoposti al controllo dei LDV mentre quasi dovunque spuntarono i posti di blocco controllati sia dalla Polizia che dai membri della Protezione Civile. Armati con qualsiasi strumento che riuscirono a ricavare, i LDV e gli altri ausiliari pattugliavano gli ingressi nelle città e agivano ogni qualvolta che individuavano un segno sospetto. Come prima è stato accennato, l'aumento spropositato del patriottismo portò ad un aumento della tensione tra gli stessi cittadini. Ognuno iniziò a fidarsi sempre di meno del proprio vicino di casa ed i rapporti tra le varie istituzioni iniziarono a logorarsi, fino a deteriorarsi del tutto nella notte tra il 9 e il 10 giugno, quando furono fucilate quattro persone perché non avevano saputo rispondere correttamente ad alcune domande riguardanti la data di pubblicazione di un'opera di Shakespeare.

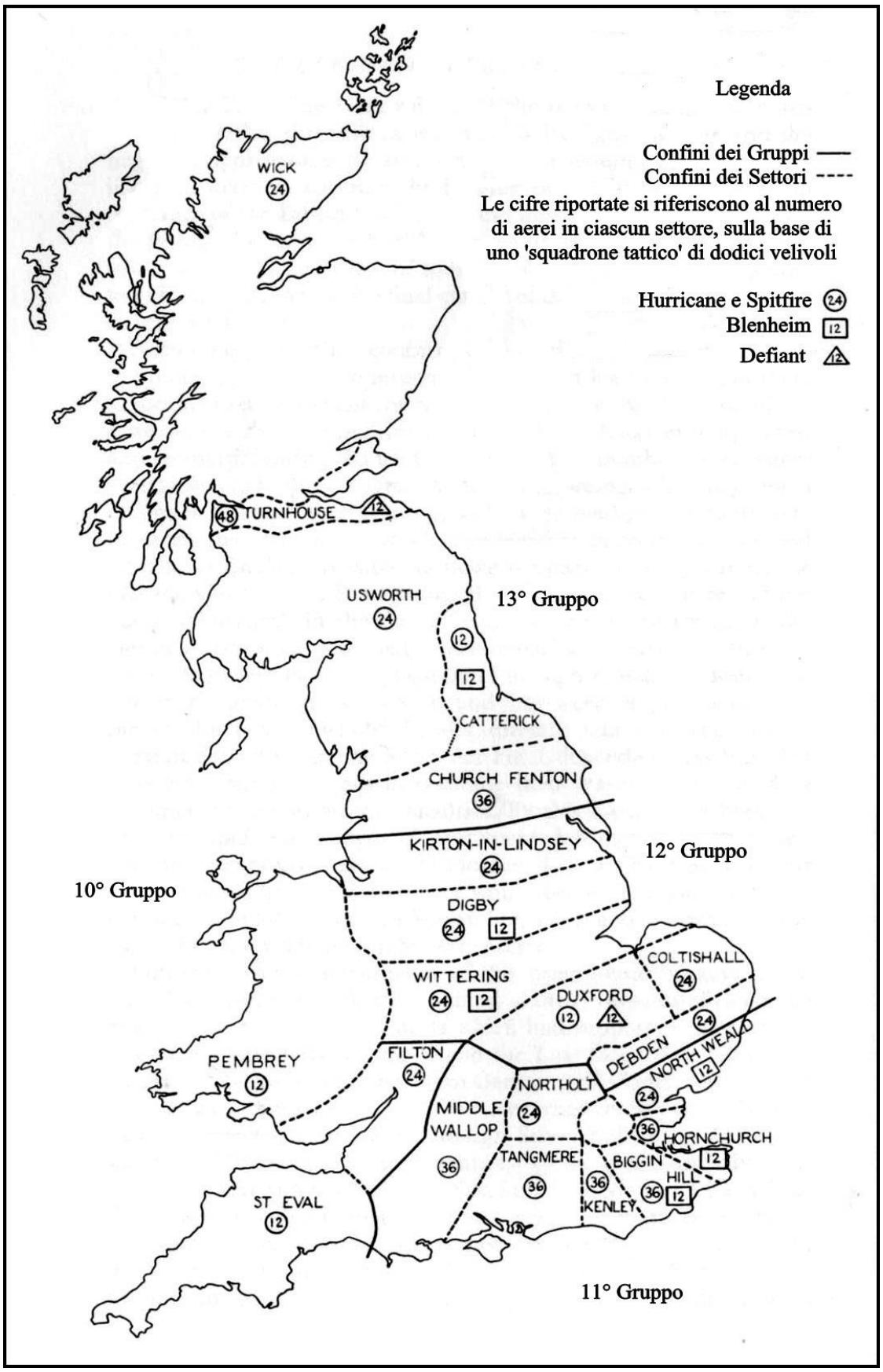
L'industria bellica britannica, che produceva rifornimenti, armi, pezzi di ricambio e approvvigionamenti di ogni tipo, era il cuore pulsante dell'Esercito. Quel cuore però stava rallentando la frequenza di battiti al minuto e paradossalmente rischiava l'infarto a causa delle coronarie già parzialmente ostruite. Questa semplice ma efficace metafora racchiude in sé tutto quello che si potrebbe dire riguardo alla produzione bellica del trimestre maggio-giugno-luglio 1940. La situazione aveva subìto un rapido incremento a partire dallo scoppio della guerra (basti pensare che nel settembre del 1939 veniva prodotto circa un cannone da 25 libbre al mese mentre la cifra raggiunse le 35 unità a maggio) ma in giugno, nonostante l'introduzione del sistema continuato 24 ore su 24 e per tutta la settimana, i ritmi della produzione, specialmente quella aeronautica, avevano iniziato a calare, seppure di poco. I raid notturni dei tedeschi facevano bruciare agli operai preziose ore di riposo più che meritato dopo una giornata di duro lavoro. I proprietari degli stabilimenti si lamentarono presto con i vertici delle forze armate ed insistettero affinché fossero predisposte le difese necessarie per proteggere le fabbriche dalle bombe tedesche. A nulla servirono le loro proteste e, sebbene fossero state reintrodotte le donne a lavorare al posto degli uomini, la produzione dei carri armati medi e da fanteria girava attorno alle 100 unità al mese, invece delle 300 previste sulla carta. Per le 15 divisioni di stanza sull'isola il 95% dell'equipaggiamento doveva ancora essere fabbricato, soprattutto i cannoni anticarro, indispensabili per fermare i panzer tedeschi casomai fossero sbarcati. "Se i tedeschi dovessero procedere con successo nell'insediare una forza d'invasione supportata con i veicoli su questo territorio, allora le nostre truppe non avranno più la potenza di fuoco necessaria a respingerli con un contrattacco[19]" fu il commento che lo stato maggiore aveva esposto a inizio giugno e che rispecchiava fedelmente la situazione ai primi del mese successivo. Se si tiene inoltre conto del fatto che a metà luglio l'addestramento al tiro era stato ridotto ai minimi termini, di fatto si può dire che gli inglesi avevano preparato il terreno agli invasori.



Lo sviluppo (previsto) della linea GHQ nell'estate 1940



La rete di avvistamento radar della Gran Bretagna



Localizzazione, organizzazione in settori ed effettivi del Comando Caccia il 9 luglio 1940

Una difesa non convenzionale

Escludendo la grande quantità di ostacoli improvvisati sistemati sulla costa orientale, ci fu anche un sistema di difesa non molto ortodosso coniato da Lord Maurice Hankey, un personaggio in secondo piano che occupò un posto nel Gabinetto di Guerra durante il Governo Chamberlain. Leggendo i volumi dello storico Edward Gibbon 'Storia del declino e della caduta dell'Impero romano', Lord Hankey rimase piuttosto impressionato dall'uso del 'fuoco greco' e da lì iniziò a macchinare possibili idee su come usare il petrolio. Quella era una risorsa che in Gran Bretagna non mancava affatto e poiché Churchill ripeté più volte che in caso di invasione non una singola goccia di carburante avrebbe dovuto cadere in mano nemica, che farsene di tutte quelle scorte? Di fronte alla mancanza di armi anticarro e all'ondata di crisi che si scatenò dopo Dunkerque, in Inghilterra fu preparato il terreno per il germogliare di idee fin troppo fantasiose circa l'uso del petrolio come arma anticarro. Quando Hankey abbandonò l'idea di riversare nel mare ettolitri di benzina e bruciarli non appena i mezzi da sbarco nemici fossero stati avvistati, egli entrò in contatto con Mr. Geoffrey Lloyd. Costui ricopriva la posizione di Segretario per il Petrolio e ciò permise a Hankey di attingere le risorse dalle raffinerie. Churchill e i capi di stato maggiore si trovarono concordi circa l'esecuzione di esperimenti con le nuove tecniche.

Nei primi giorni di giugno fu formato un piccolo Dipartimento per la Guerriglia con il Petrolio con Mr. Lloyd come capo e con Sir Donald Banks come direttore generale, assieme a tutti i dirigenti delle principali compagnie petrolifere britanniche. I lavori non tardarono a cominciare. Nei pressi dell'Anglia orientale le stradine che dagli ideali punti di sbarco penetravano nell'entroterra furono trasformate in trappole letali: chilometri di tubi perforati in maniera regolare furono affiancati a entrambi i margini delle carrozzabili e ciascuno collegato con un serbatoio di benzina camuffato e situato in un dislivello marcato. Al primo segno di un movimento nemico sarebbe bastata una sola persona che aprisse le valvole del serbatoio ed il liquido si sarebbe infiammato all'istante. Sull'esteso sistema di colline tra Dover e Canterbury fu pensato di adottare un meccanismo di pompe in maniera da coprire un vasto tratto di strade ma il progetto si dimostrò irrealizzabile per motivi di tempo e così Mr. Lloyd decise di costruirlo nei pressi della linea GHQ, per rafforzare le deboli opere difensive di quei settori.

Insieme a queste trappole infiammabili e sempre nei pressi della linea GHQ nacquero anche le fiamme fugas. Fin da subito, infatti, il Dipartimento della Guerra con il Petrolio ricevette l'assistenza dell'ingegnere William Livens. Costui era stato un ufficiale del genio durante la Prima Guerra Mondiale e si era guadagnato la fama tra tutti i ranghi per il suo genio creativo e la sua capacità di inventare e maneggiare armi chimiche. Sotto la sua direzione, tra il 7 e il 10 luglio, sulla spiaggia di Dumpton Gap, Broadstairs, furono compiuti una serie di esperimenti con barili di benzina ed esplosivi. I risultati impressionarono Mr. Lloyd e tutti gli osservatori e diedero l'input per la creazione di un dispositivo promettente: gruppi di fusti da 40 galloni riempiti con misture di prodotti altamente infiammabili e con una modesta carica esplosiva ad accensione elettrica furono sistemati come un campo minato nei pressi delle principali strade che percorrevano l'Anglia orientale e davanti alla linea GHQ. I barili furono interrati quasi del tutto e camuffati, in maniera tale da provocare delle fiammate di quasi 3 metri di altezza e 30 di lunghezza qualora il propellente esplosivo fosse stato fatto detonare. I tedeschi non avrebbero avuto di certo vita facile a marciare nel cuore della Gran Bretagna con queste diavolerie sistemate nei pressi della principale linea di difesa.[20]

Il radar

Con l'esperienza degli Zeppelin e dei bombardieri Gotha durante la Grande Guerra, la paura di ulteriori attacchi dal cielo non era svanita con la cessazione delle ostilità. Connesso a questa vi era inoltre un sentimento condiviso di impotenza: come difendere interamente la costa britannica dagli attacchi provenienti dall'alto? L'idea di produrre cannoni antiaerei fu scartata poiché avrebbe non solo assorbito l'intero budget della difesa per parecchi anni ma forse non sarebbe nemmeno bastata metà della popolazione inglese per adoperarli. Per di più un anello di bocche da fuoco attorno all'isola non sarebbe stato efficace senza un adeguato sistema di avvistamento e allarme degli aerei in avvicinamento.

Durante gli anni '30 iniziarono le installazioni di strumenti rudimentali per l'ascolto lungo la costa: nei pressi delle paludi di Romney fu costruito un muro curvo, alto 8 metri e lungo 70, attrezzato con dei microfoni, che divenne il primo 'orecchio artificiale' puntato verso la costa francese. La presenza dei motori diesel delle navi che attraversavano il Canale, le onde del mare sulla scogliera, il rumore del vento o dei gabbiani però avrebbero potuto coprire il ronzio delle eliche degli aerei tedeschi, rendendo la costruzione praticamente inutile.

"Nulla può salvare la popolazione. Nessuna potenza sulla terra può proteggere la popolazione civile dai bombardamenti aerei. Non c'è nessun esperto che conferma che ciò possa essere fatto. L'unica difesa è l'attacco e dobbiamo uccidere più donne e bambini rispetto al nemico. Questo è ciò che significherà la prossima guerra" aveva dichiarato il Primo Ministro Stanley Baldwin, Leader dei Conservatori, nel 1934.[21]

Nel 1936 egli parlò apertamente delle sue paure e di quelle della nazione. Ciò che Baldwin non disse però era che il Ministero dell'Aria non aveva perso le speranze così facilmente. Addirittura c'era chi si era lasciato influenzare da alcune dicerie riguardanti un possibile raggio della morte inventato dai tedeschi. Gli inglesi non volevano restare indietro con la ricerca e molti si attivarono nel contattare i principali fisici dell'epoca.

Il fisico Robert Watson-Watt, pioniere nello studio delle onde radio, rimase stupito quando il Comitato della Ricerca del Ministero dell'Aria gli chiese di realizzare nella pratica un'idea fantascientifica: inventare un raggio in grado di distruggere i bombardieri nemici. Watt all'epoca lavorava ad un progetto mirato alla localizzazione delle perturbazioni atmosferiche e dopo lunghi anni di ricerca era riuscito a rendere visibile su uno schermo a raggi catodici i disturbi meteorologici connessi all'arrivo di una tempesta e a misurarne la distanza. Anche i raggi X avrebbero potuto essere prodotti dai tubi catodici ma il raggio della morte? Sarebbe stato possibile, dalle semplici onde radio, generare così tanta energia da bloccare i motori degli aerei o uccidere l'equipaggio? La risposta fu no poiché un aeroplano non sarebbe mai stato entro il campo d'azione del trasmettitore. Furono perfino rifiutate le ipotesi degli scienziati di impiegare le onde radio per aumentare la temperatura corporea del pilota poiché suddette onde sarebbero state riflesse sotto forma di eco, danneggiando sia il trasmettitore sia il ricevente. Tuttavia fu da questo rifiuto di un'ipotesi così balzana che nacque l'idea del radar (in inglese RDF o Radio Direction Finding, cioè radiogoniometro, mentre in tedesco DeTe o Dezimeter-Telegraphie). Al centro di ricerca sulle onde radio a Slough gli esperti erano rimasti meravigliati quando fu comunicato loro che gli aerei riflettevano le onde radio. Tutto quello che era necessario allora fu applicare le conoscenze acquisite dalla meteorologia e, invece delle perturbazioni atmosferiche, trovare un modo per rendere visibili su uno schermo a raggi catodici le onde radio riflesse da un aereo, in maniera da determinarne la distanza e la direzione. Il 27 febbraio 1935 Watson-Watt pubblicò un memorandum 'Individuazione e localizzazione di un aereo tramite il metodo della radio' nel quale negava l'esistenza del raggio della morte ma enunciava molto cautamente il principio alla base del radar: inviare onde radio, aspettare che venissero riflesse dalla fusoliera del velivolo e renderle visibili. Concluse che un sistema di avvistamento terrestre avrebbe potuto essere installato trasmettendo i dati ottenuti alle postazioni anti-aeree e agli aeroporti. Con la presenza di Dowding, Watt e la sua squadra riuscirono a ultimare con successo un clamoroso esperimento e ottennero 10.000 sterline per la ricerca nel campo del radar. Il 15 giugno, dopo aver installato una stazione nei pressi di Aldeburgh nel Suffolk, i lavori proseguirono a ritmi impressionanti: furono impiantati gli alberi, regolati trasmettitori e riceventi e una nuova serie di test fu avviata. La squadra di Watt si trasferì presto a Bawdsey, dove sperimentarono un nuovo radar con una portata di 80 km, partendo dai 23 della versione precedente. Le stazioni iniziarono a essere costruite una dopo l'altra lungo tutta la costa orientale e meridionale dell'Inghilterra e prima dell'inizio della guerra vi erano installate 17 stazioni, ciascuna con dei trasmettitori alti 105 metri (che non sfuggirono allo sguardo delle aquile tedesche) e con una capienza di 165 km, in grado di andare a coprire perfino la Francia settentrionale.

Tutto questo tuttavia non procedette liscio come l'olio: la principale difficoltà che incontrarono gli scienziati fu quella di 'insegnare' ai radar a distinguere gli apparecchi nemici da quelli amici, senza però ottenere risultati soddisfacenti. Il sistema di avvistamento elettronico denominato Rete

Nazionale (CH, Chain Home) aveva un ulteriore difetto: era in grado di individuare solamente aerei con una quota superiore ai 300 m. I bombardieri a bassa quota che avrebbero volato sopra il Canale non sarebbero stati identificati e avrebbero potuto proseguire indisturbati verso l'interno. Fortunatamente fu creata in tempo la Rete Nazionale Bassa (CHL, Chain Home Low) che, operando a frequenze differenti e con un sistema di rotazione a 360°, era in grado di coprire i punti ciechi della CH. Una particolare versione della CHL fu la Rete Nazionale Mobile (CHM, Chain Home Mobile) la quale impiegava dei camion dotati di trasmettitori e riceventi in grado di tamponare parzialmente una stazione danneggiata oppure di spostarsi sul territorio e seguire lo spostamento degli aerei nemici, comunicando alla Royal Air Force quale sarebbe stato il momento più propizio per attaccare.

Prima che il sistema fosse esteso a tutta l'isola, mentre la guerra imperversava in Europa, gli inglesi affrontarono un altro problema: siccome le antenne degli alberi dei radar erano dirette verso il mare, una volta che gli aerei tedeschi avessero oltrepassato le stazioni sarebbero scomparsi dagli schermi. Allora fu creato il Royal Observer Corps i cui membri furono prelevati casualmente tra la popolazione civile. Da postazioni fisse sopraelevate, essi scrutavano attentamente il cielo con particolari strumenti in grado di determinare l'altezza di volo degli aerei. Le informazioni ricavate dalle stazioni radar, assieme ai dati forniti dagli osservatori, venivano poi passate, tramite delle speciali linee telefoniche, ai centri operativi della RAF dove venivano analizzate e, grazie a una gigantesca mappa sulla quale erano indicate le unità nemiche e amiche, utilizzate per impiegare al meglio i caccia e distruggere i bombardieri. Da lì gli ordini di far decollare le pattuglie venivano trasmessi alle basi aeree interessate e gli aerei sarebbero potuti essere guidati fino al bersaglio tramite gli apparecchi radio. In termini pratici, se ci fosse stato un attacco a Dover tutti i caccia dell'Inghilterra meridionale sarebbero potuti giungere sul posto in meno di dieci minuti. Tuttavia le prime sentinelle elettroniche non sarebbero state pronte, secondo le previsioni, se non verso la fine di luglio. Poiché era improbabile che la Luftwaffe avrebbe attaccato la costa occidentale, Dowding fece pressione affinché le installazioni situate sul litorale che si affacciava sulla Manica e sul Mare del Nord ricevessero la priorità e che un totale di 12 CH e 24 CHL fosse operativo per il 10 luglio.[22]

L'importanza della RAF

Già prima che nascesse l'idea di un sistema di avvistamento aereo la Royal Air Force, formalmente creata nell'aprile del 1918 ed istituita come ramo indipendente dal resto delle forze armate, si era confermata come valido strumento per contrastare gli incursori nemici. Il comandante, Sir Hugh Trenchard, dovette stringere i denti per un quindicennio circa, durante il quale si vide la forza aerea ridotta a 456 bombardieri e 156 apparecchi da caccia. L'idea di usare l'aviazione per spedizioni punitive nei territori sperduti dell'impero salvò la RAF dalla perdita degli squadroni da bombardamento tant'è che, nel 1934, 25 di essi furono inviati oltre mare in India, Egitto e Medio Oriente. Trenchard si fece un accanito difensore dell'arma del bombardiere a tal punto che fu ritenuto da molti il maestro in Gran Bretagna delle teorie del bombardamento strategico: "La vittoria finale può solo essere raggiunta quando il sistema industriale del nemico sarà stato disintegrato e il morale della popolazione civile ridotto allo stremo."

Nel 1933 divenne C-in-C Sir Edward Ellington, il quale favorì il primo punto di svolta per l'aviazione dando parecchia enfasi soprattutto all'aereo da caccia come strumento della difesa nazionale, essendo fermamente convinto che anche i futuri avversari della Gran Bretagna avrebbero seguito le teorie elencate dal suo predecessore.

Il rapporto che l'inviato militare a Berlino inviò a Londra la sera del 20 luglio 1935 fu sconcertante e trasformò in un'oscura realtà quello che Ellington aveva previsto: per il 46º compleanno del Führer tutta la Luftwaffe sorvolò la Friedrichstraße sotto gli occhi di centinaia di migliaia di berlinesi, dello stesso Hitler e di un Göring molto soddisfatto. Da allora la questione non divenne più la presenza dei bombardieri nelle zone remote dell'Impero ma il ruolo dei caccia per la difesa del territorio. La difesa dello spazio aereo sarebbe stata una questione di vitale importanza per la sopravvivenza dell'isola.

Il 6 giugno 1936 fu nominato Sir Huge Dowding comandante in capo della Difesa Aerea e del Comando Caccia della RAF. Egli stabilì il proprio quartier generale a Bentley Priory, Stanmore,

poco distante da Londra. Con il suo spirito incorruttibile e fermamente convinto nelle sue idee, egli iniziò fin da subito ad affrontare la mole di problemi che gli si riversarono addosso. Con 356 obsoleti aerei da caccia e circa 2.000 cannoni anti-aerei egli avrebbe dovuto difendere un'isola di circa 240.000 km^2 dai massicci attacchi aerei della Luftwaffe. Poiché l'aereo più moderno era il Gloster Gladiator, un biplano, egli capì che per avere il vantaggio sulla Luftwaffe di Göring sarebbe stato necessario introdurre nuovi tipi di aerei. Ci riuscì alleandosi con Sir Wilfred Freeman, suo successore nel Dipartimento della Ricerca e dello Sviluppo, il quale oltre a condividere le medesime opinioni di Dowding fu il responsabile per la progettazione e la realizzazione dell'Hawker Hurricane e del Supermarine Spitfire. Nonostante entrambi fossero apparecchi eleganti, monoplani, monoposto e veloci, il primo era più economico da produrre, sebbene possedesse una velocità inferiore rispetto al secondo. Freeman riuscì inoltre a mettere rapidamente in produzione entrambi i progetti e a convincere i padroni della Hawker e della Supermarine a estendere il numero di fabbriche esistenti ma la costruzione andava comunque troppo a rilento. Il primo Hurricane uscì dagli impianti nel dicembre del 1937, il primo Spitfire fece la sua comparsa nel settembre del 1938. La fabbricazione fu incrementata rispettivamente a 44 e 32 unità al mese fino allo scoppio delle ostilità.[23]

Quando le attività sul fronte occidentale ripresero, la RAF aveva a servizio del BEF ben 478 aerei. Le gigantesche perdite subite all'inizio della campagna in Francia e Belgio e l'invio di ulteriori squadroni di Hurricane in Francia (ormai quasi completamente perduti) convinsero Dowding a stringere la cinghia e racimolare caccia a destra e manca per sistemarli sotto il comando dell'11° Gruppo, il quale aveva subìto più perdite di tutti sopra i cieli di Dunkerque. La produzione di aerei nel mese di maggio raggiunse le 325 unità e fu appena sufficiente a ricoprire i 331 apparecchi andati distrutti o irreparabilmente danneggiati se si conta che di stanza sull'isola vi erano 261 Hurricane e 120 Spitfire, dei quali però rispettivamente solo 20 e 16 erano operativi il 4 giugno.[24]

Un ruolo chiave fu giocato da Lord Beaverbrook che, dopo essere stato nominato Ministro delle Costruzioni Aeronautiche, riuscì a dare risultati sorprendenti già nel giro di due settimane. In soli 7 giorni un totale di 130 aerei di ogni tipo uscirono dalle fabbriche; per la terza settimana di maggio, la cifra levitò a 200 e per l'ultima dello stesso mese aveva raggiunto i 280. Nel mese di giugno, la produzione rimase settimanalmente attorno ai 250/300 velivoli. Tra il 2 e l'8 del mese, ad esempio, 80 nuovi Hurricane e 22 Spitfire furono costruiti e ben 446 caccia furono sfornati in quel periodo critico. Beaverbrook raggiunse quei risultati impressionanti dapprima eliminando le lungaggini burocratiche e in seguito sbarazzandosi anche delle sottigliezze. Se gli fosse pervenuto un rapporto di qualche intoppo avrebbe mandato un membro del Ministero alla fabbrica interessata il quale, a sua volta, avrebbe effettuato un controllo e avrebbe risolto il problema con rapidità e fermezza. Nello stabilimento di Spitfire situato a Castle Bromwich egli si tolse dai piedi Lord Nuffield e lo sostituì con Sir Richard Fairey, noto designer di aerei, per ottenere spiegazioni su come mai quella fabbrica non era ancora entrata in funzione sebbene fosse stata resa operativa già nel 1938. Una pessima amministrazione regnava a tutti i livelli, la fabbricazione vera e propria procedeva a ritmi di lumaca: gli operai erano negligenti, indisciplinati e il più delle volte poco addestrati a compiere il loro mestiere e molte delle attrezzature non erano adatte alla produzione degli Spitfire. Il posto era diventato un vero mattatoio. La Vickers comprò l'intera struttura e le cose iniziarono a migliorare. Né lì né in altre fabbriche gestite o controllate dai membri del MAP (Ministry for Aircraft Production, il Ministero delle Costruzioni Aeronautiche) sarebbero mai più avvenuti scioperi o rallentamenti: i lavoratori avrebbero dovuto faticare sette giorni alla settimana, ignorando tutti i regolamenti del lavoro. Questo era il modo di lavorare di Beaverbrook e i risultati, secondo lui, avrebbero impressionato ancora di più il Primo Ministro se ciascuno si fosse concentrato pienamente sul proprio lavoro e lo avesse svolto impiegando tutte le sue potenzialità.

Sotto la sua spinta vigorosa anche il numero degli aerei riparati iniziò a crescere senza sosta. Le riparazioni ed i salvataggi degli aerei furono esternalizzati dalla RAF e funzionavano grazie all'integrazione dei civili nelle riparazioni. La CRO, Civilian Repair Organisation, che vedeva come capo lo stesso Beaverbrook, era gestita dalla Morris Motors. Il sistema funzionava decentemente tramite una catena di unità di riparazioni gestite da civili che utilizzavano officine, depositi negli aeroporti, scuole di addestramento e capannoni abbandonati per svolgere il loro lavoro. Beaverbrook

introdusse alcune modifiche leggere ma, come sempre, non si interessò più di tanto alle lamentele dei lavoratori ed i frutti non si fecero attendere: nelle ultime settimane di giugno oltre 250 aerei furono riparati e mandati nelle formazioni. Furono raggiunti risultati stupefacenti.[25]

Il 9 luglio gli aerei della RAF erano stati così ripartiti per la difesa del territorio: l'11° Gruppo (Vice maresciallo dell'aria Keith Park) fu rinforzato con ben 23 squadroni e il suo compito sarebbe stato quello di difendere il Kent e tutta l'Inghilterra sud-orientale; il 10º Gruppo (Vice maresciallo dell'aria Sir Quintin Brand) con soli 4 squadroni avrebbe dovuto respingere le incursioni provenienti dalla Normandia e dalla Bretagna, proteggendo in particolar modo la Cornovaglia; il 12º Gruppo (Vice maresciallo dell'aria Sir Trafford Leigh-Mallory) fu schierato a nord dei primi due, in maniera da fungere come un gruppo di supporto ma, al contempo, avrebbe anche risposto ai tentativi di sbarco nell'Anglia orientale con 14 squadroni; infine il 13º Gruppo (Vice maresciallo dell'aria Richard Saul), forte di 18 squadroni, avrebbe dovuto proteggere la Scozia e l'Inghilterra settentrionali contro possibili incursioni provenienti dalla Norvegia.[26]

La centralizzazione e la standardizzazione erano le chiavi per il corretto funzionamento delle operazioni. Ogni Gruppo del Comando Caccia a sua volta era diviso in settori, a ciascuno dei quali fu assegnata una lettera. Ogni settore possedeva un centro principale ed un quartier generale con la propria sala delle operazioni. Collegate a queste vi erano le stazioni per guidare i caccia all'interno del settore. Infine entro ogni settore vi erano degli aeroporti satelliti. Ad esempio Biggin Hill era un aeroporto e al tempo stesso un centro di settore e Lympne era un campo satellite. Tutte le sale delle operazioni, indifferentemente dal fatto che fossero di un settore, di un Gruppo, del quartier generale del Comando Caccia o di un centro degli Observer Corps, apparivano uguali. Al centro della sala vi era un enorme tavolo con una mappa della Gran Bretagna sulla quale erano segnati tutti i settori e i centri di osservazione. Era grossa abbastanza da permettere a chiunque le desse uno sguardo di capire che cosa stesse accadendo. Attorno al tavolo vi erano i tracciatori, tutte WAAF, ciascuna munita di cuffie telefoniche e di un piccolo rastrello. Quando arrivava una qualsiasi notizia l'informazione sarebbe stata trasposta sulla mappa, con una pedina che avrebbe indicato la direzione dalla quale gli aerei sarebbero provenuti. Dei gettoni colorati rettangolari sarebbero stati affiancati alla pedina e avrebbero indicato altitudine, numero e se gli aerei avvistati fossero bombardieri o caccia. In una base di settore vi erano otto uomini, i controllori, che ricavavano le informazioni dalle pedine sul tavolo e le utilizzavano per formulare le risposte alle azioni tedesche. Il controllore capo comandava tutti gli squadroni e al suo fianco vi erano l'assistente e due subalterni. Il controllore delle Operazioni A restava perennemente in contatto telefonico con il quartier generale del Gruppo mentre il controllore delle Operazioni B allertava gli squadroni e faceva decollare i piloti. Sul muro di fronte ai controllori vi era un orologio del tutto particolare, le cui lancette si spostavano su aree colorate ogni cinque minuti. Ogni sezione da cinque minuti dell'orologio era colorata in rosso, giallo o blu. Quando un rapporto arrivava gli veniva assegnato il colore in base al minuto del suo arrivo. Vi erano anche delle tavole riguardanti le condizioni atmosferiche che venivano costantemente aggiornate e una serie di pannelli sulla cima dei quali era indicato lo squadrone del Comando Caccia e il suo stato di disponibilità: 'utilizzabile', 'in posizione', 'in fase di atterraggio' o 'rifornimento'.

Lo stato interessato sarebbe stato illuminato da un massimo di quattro lampadine, ciascuna emanante una luce corrispondente alle quattro sezioni dello squadrone: gialla, rossa, blu e verde. Solo quando lo stato era su 'nemico avvistato' tutte e quattro le luci erano rosse. Sotto di esse vi erano delle tabelle indicanti il numero di aerei e di piloti impiegabili per ciascun squadrone e venivano aggiornate al mattino e alla sera. Con un solo sguardo, il capo controllore riceveva una mole di informazioni tutte aggiornate all'ultimo secondo riguardo allo svolgersi degli eventi sul campo di battaglia.

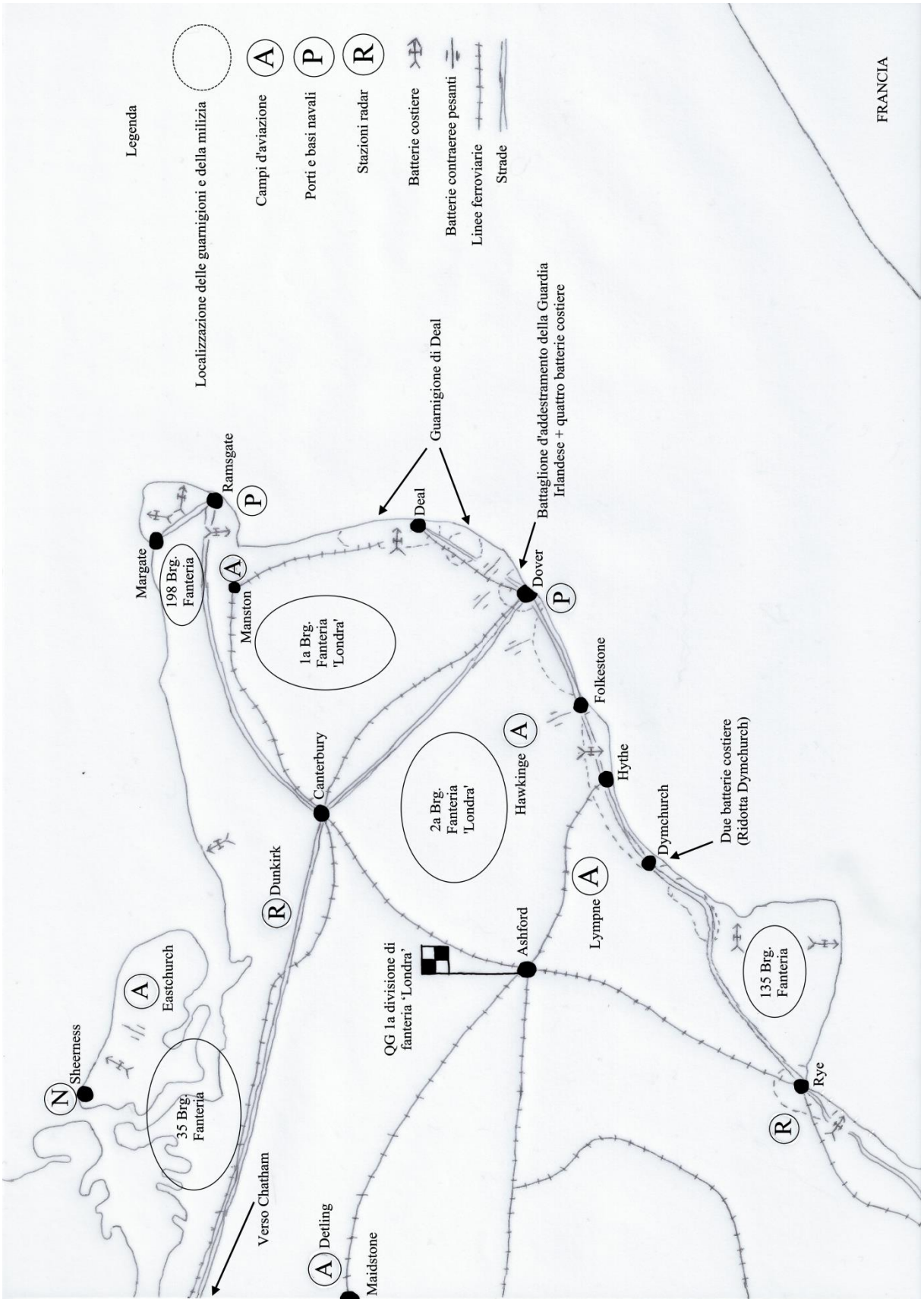
Per agevolare il controllo tra le basi e i caccia, Dowding aveva emanato una serie di semplici codici per vari ordini. Questi potevano essere facilmente memorizzati dagli equipaggi e raramente venivano confusi per qualcos'altro. La parola in codice 'scramble' (arrampicata) significava 'decollare immediatamente con la massima rapidità'; 'orbit' (orbita), 'volare in cerchio'; 'vector 135' (vettore 135), 'volare su una rotta di 135 gradi'; 'angels' (angeli) specificava l'altitudine ('angels 10' stava

per 10.000 piedi) e 'bandits' (banditi) era il nome in codice da utilizzare per l'avvistamento degli aerei nemici. Un sistema semplice e standardizzato.[27]

Se la produzione/riparazione di aerei servì perlomeno a tamponare le falle createsi durante gli scontri di maggio sul continente e la messa a punto di un sistema di controllo semplice ed efficace rese le operazioni molto più facili, Dowding era comunque preoccupato per la carenza di piloti esperti che avessero già affrontato almeno una volta i tedeschi in combattimento. Gli aviatori in grado di manovrare un aereo erano più del doppio del numero degli aerei prodotti (circa 1.482 tra cui 1.200 circa solo sotto gli ordini del Comando Caccia) ma il C-in-C della RAF era infastidito per il lento rateo di addestramento, più lento di quanto egli avesse potuto prevedere, che ammontava a soli 35 piloti al mese. Questo fu principalmente dovuto al rigido inverno che ostacolò considerevolmente il numero totale di ore spese in volo per l'addestramento. Molto peggiore fu la perdita di circa 435 piloti (320 uccisi o dispersi e 115 prigionieri) in Francia, piloti che avevano molta più esperienza in confronto ai nuovi ragazzini che uscivano dalle scuole.[28]

La Luftwaffe avrebbe avuto modo di scontrarsi per la prima volta con quei novellini a partire dal 23 giugno, quando Kesselring diede il via all'esperimento dei raid lanciati durante le ore diurne.

L'equipaggio di un cannone navale BL Mk IX da 4 pollici durante un'esercitazione, estate 1940.



Le difese del Kent il 15 luglio 1940

Issued by the Ministry of Information *in co-operation with the War Office and the Ministry of Home Security.*

If the INVADER comes

WHAT TO DO — AND HOW TO DO IT

THE Germans threaten to invade Great Britain. If they do so they will be driven out by our Navy, our Army and our Air Force. Yet the ordinary men and women of the civilian population will also have their part to play. Hitler's invasions of Poland, Holland and Belgium were greatly helped by the fact that the civilian population was taken by surprise. They did not know what to do when the moment came. *You must not be taken by surprise.* This leaflet tells you what general line you should take. More detailed instructions will be given you when the danger comes nearer. Meanwhile, read these instructions carefully and be prepared to carry them out.

I

When Holland and Belgium were invaded, the civilian population fled from their homes. They crowded on the roads, in cars, in carts, on bicycles and on foot, and so helped the enemy by preventing their own armies from advancing against the invaders. You must not allow that to happen here. Your first rule, therefore, is :—

(1) IF THE GERMANS COME, BY PARACHUTE, AEROPLANE OR SHIP, YOU MUST REMAIN WHERE YOU ARE. THE ORDER IS " STAY PUT ".

If the Commander in Chief decides that the place where you live must be evacuated, he will tell you when and how to leave. Until you receive such orders you must remain where you are. If you run away, you will be exposed to far greater danger because you will be machine-gunned from the air as were civilians in Holland and Belgium, and you will also block the roads by which our own armies will advance to turn the Germans out.

II

There is another method which the Germans adopt in their invasion. They make use of the civilian population in order to create confusion and panic. They spread false rumours and issue false instructions. In order to prevent this, you should obey the second rule, which is as follows :—

(2) DO NOT BELIEVE RUMOURS AND DO NOT SPREAD THEM. WHEN YOU RECEIVE AN ORDER, MAKE QUITE SURE THAT IT IS A TRUE ORDER AND NOT A FAKED ORDER. MOST OF YOU KNOW YOUR POLICEMEN AND YOUR A.R.P. WARDENS BY SIGHT, YOU CAN TRUST THEM. IF YOU KEEP YOUR HEADS, YOU CAN ALSO TELL WHETHER A MILITARY OFFICER IS REALLY BRITISH OR ONLY PRETENDING TO BE SO. IF IN DOUBT ASK THE POLICEMAN OR THE A.R.P. WARDEN. USE YOUR COMMON SENSE.

III

The Army, the Air Force and the Local Defence Volunteers cannot be everywhere at once. The ordinary man and woman must be on the watch. If you see anything suspicious, do not rush round telling your neighbours all about it. Go at once to the nearest policeman, police-station, or military officer and tell them exactly what you saw. Train yourself to notice the exact time and place where you saw anything suspicious, and try to give exact information. Try to check your facts. The sort of report which a military or police officer wants from you is something like this :—

> "At 5.30 p.m. to-night I saw twenty cyclists come into Little Squashborough from the direction of Great Mudtown. They carried some sort of automatic rifle or gun. I did not see anything like artillery. They were in grey uniforms."

Be calm, quick and exact. The third rule, therefore, is as follows :—

(3) KEEP WATCH. IF YOU SEE ANYTHING SUSPICIOUS, NOTE IT CAREFULLY AND GO AT ONCE TO THE NEAREST POLICE OFFICER OR STATION, OR TO THE NEAREST MILITARY OFFICER. DO NOT RUSH ABOUT SPREADING VAGUE RUMOURS. GO QUICKLY TO THE NEAREST AUTHORITY AND GIVE HIM THE FACTS.

IV

Remember that if parachutists come down near your home, they will not be feeling at all brave. They will not know where they are, they will have no food, they will not know where their companions are. They will want you to give them food, means of transport and maps. They will want you to tell them where they have landed, where their comrades are, and where our own soldiers are. The fourth rule, therefore, is as follows :—

(4) DO NOT GIVE ANY GERMAN ANYTHING. DO NOT TELL HIM ANYTHING. HIDE YOUR FOOD AND YOUR BICYCLES. HIDE YOUR MAPS. SEE THAT THE ENEMY GETS NO PETROL. IF YOU HAVE A CAR OR MOTOR BICYCLE, PUT IT OUT OF ACTION WHEN NOT IN USE. IT IS NOT ENOUGH TO REMOVE THE IGNITION KEY; YOU MUST MAKE IT USELESS TO ANYONE EXCEPT YOURSELF.

IF YOU ARE A GARAGE PROPRIETOR, YOU MUST WORK OUT A PLAN TO PROTECT YOUR STOCK OF PETROL AND YOUR CUSTOMERS' CARS. REMEMBER THAT TRANSPORT AND PETROL WILL BE THE INVADER'S MAIN DIFFICULTIES. MAKE SURE THAT NO INVADER WILL BE ABLE TO GET HOLD OF YOUR CARS, PETROL, MAPS OR BICYCLES.

V

You may be asked by Army and Air Force officers to help in many ways. For instance, the time may come when you will receive orders to block roads or streets in order to prevent the enemy from advancing. Never block a road unless you are told which one you must block. Then you can help by felling trees, wiring them together or blocking the roads with cars. Here, therefore, is the fifth rule :—

(5) BE READY TO HELP THE MILITARY IN ANY WAY. BUT DO NOT BLOCK ROADS UNTIL ORDERED TO DO SO BY THE MILITARY OR L.D.V. AUTHORITIES.

VI

If you are in charge of a factory, store or other works, organise its defence at once. If you are a worker, make sure that you understand the system of defence that has been organised and know what part you have to play in it. Remember always that parachutists and fifth column men are powerless against any organised resistance. They can only succeed if they can create disorganisation. Make certain that no suspicious strangers enter your premises.

You must know in advance who is to take command, who is to be second in command, and how orders are to be transmitted. This chain of command must be built up and you will probably find that ex-officers or N.C.O.'s, who have been in emergencies before, are the best people to undertake such command. The sixth rule is therefore as follows:—

(6) IN FACTORIES AND SHOPS, ALL MANAGERS AND WORKMEN SHOULD ORGANISE SOME SYSTEM NOW BY WHICH A SUDDEN ATTACK CAN BE RESISTED.

VII

The six rules which you have now read give you a general idea of what to do in the event of invasion. More detailed instructions may, when the time comes, be given you by the Military and Police Authorities and by the Local Defence Volunteers; they will NOT be given over the wireless as that might convey information to the enemy. These instructions must be obeyed at once.

Remember always that the best defence of Great Britain is the courage of her men and women. Here is your seventh rule :—

(7) THINK BEFORE YOU ACT. BUT THINK ALWAYS OF YOUR COUNTRY BEFORE YOU THINK OF YOURSELF.

(52194) Wt. / 14,300,000 6/40 Hw.

Il fronte e il retro del volantino più stampato dal Ministero dell'Informazione

VII – LA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI

L'Abwehr

La macchina bellica della Germania si era dimostrata, dal 1 settembre 1939 al 22 giugno 1940, una vera e propria formidabile forza d'urto, alla quale nessuna forza armata avversaria era riuscita ancora ad infliggere un colpo tale da rallentare la sua tabella di marcia o in grado di fermarla del tutto. Si potrebbe chiamare la Wehrmacht l'esercito perfetto e sarebbe sorprendente trovare qualche difetto all'interno della fisiologia di quel gigantesco apparato. Eppure i difetti li avevano anche i tedeschi, non tanto a livello tattico quanto a livello strategico, anche se avevano cercato di occultarli dietro la maschera della vittoria. Una delle tante imperfezioni della Wehrmacht era il servizio d'informazioni militari, conosciuto da tanti come l'Abwehr.

Quell'organizzazione era nata prima dell'unificazione tedesca: fu creata nel 1866 come servizio per raccogliere informazioni di intelligence destinate al Governo Prussiano mentre questo era impegnato nella guerra contro il vicino impero Austro-Ungarico. Visti i successi iniziali, l'organizzazione fu ampliata nel corso della guerra Franco-Prussiana nel 1870. Sotto la direzione di Wilhelm Stieber, i membri dell'Abwehr s'infiltrarono tra le linee nemiche, recuperarono mappe e cartine riguardanti le difese francesi e alcuni ordini per future operazioni. La vittoria dei prussiani fu in buona parte dovuta al successo degli informatori. La Germania, unificatasi nel 1871, ereditò molte strutture politiche e militari della vecchia Prussia, tra le quali anche l'Abwehr. L'organizzazione fu nuovamente testata durante la Prima Guerra Mondiale. Gli agenti tedeschi lavorarono per localizzare con esattezza la posizione, gli effettivi e la qualità delle forze alleate, aiutando di parecchio le truppe a invadere e a fare progressi attraverso il Belgio e la Francia settentrionale prima che la situazione finisse in fase di stallo con la guerra di trincea.

Le nuove tecnologie rivoluzionarono la natura dello spionaggio. Il direttore Walther Nicolai riconobbe la necessità di modernizzare il servizio d'intelligence e di riorganizzare il dipartimento in maniera da includere anche esperti in intercettazioni telefoniche, in fabbricazioni di munizioni, in spedizioni marittime e in crittografia. L'Abwehr non solo sfruttò le comunicazioni via cavo per intercettare e decifrare tutti i movimenti alleati con successo ma inviò anche numerosi agenti per spiare gli impianti dove veniva prodotto il gas e per controllare le vie ferrate attraverso cui giungevano le munizioni e i rifornimenti dall'Inghilterra; furono inviati anche dei sabotatori che agivano di soppiatto e distruggevano i carichi di armi provenienti dall'America nel porto di Brest. Molte navi che trasportavano armi di contrabbando furono affondate dai sottomarini non appena identificate dagli agenti. Non erano rari gli incendi ai depositi di armi o le esplosioni dei magazzini di munizioni americani. Insomma, l'Abwehr riuscì a creare un certo clima di terrore nelle retrovie del fronte alleato ma la sua efficacia fu ridotta quando allo spionaggio britannico fu recapitato il libro dei codici tedeschi.

Dopo la Grande Guerra, l'Abwehr fu bandito in base al Trattato di Versailles e fu reinserito nel 1921, sotto il Ministero della Difesa. Sette anni dopo avvenne la fusione tra i servizi segreti della Reichsmarine e l'organizzazione. Con l'ascesa al potere dei nazisti, alcuni membri dell'Abwehr iniziarono a spiare il proprio Governo dopo la riorganizzazione del Ministero della Difesa. Nel 1932 il capitano Konrad Patzig prese le redini dell'Abwehr e iniziò a promuovere una serie di voli di ricognizione sul territorio polacco che lo mise in contrasto con Himmler, capo delle SS. I comandanti dell'esercito temevano che quei voli potessero far indurre ai vicini orientali che i tedeschi stessero preparando dei piani segreti per l'attacco alla Polonia. Poco prima di essere licenziato, Patzig riuscì ad avvisare il contrammiraglio Wilhelm Canaris di alcuni tentativi di Himmler e Reinhard Heydrich di eliminare sottobanco le organizzazioni di spionaggio. Canaris, dopo aver preso il comando dell'Abwehr il 1° gennaio 1935, sapeva come affrontarli diplomaticamente e riuscì a mantenere una relazione cordiale con i due, anche se la ferita tra l'organizzazione dello spionaggio militare, le SS e la *Sicherheitsdienst*, un'altra organizzazione di spionaggio diversa, però, dalla Gestapo, non sarebbe mai guarita nel tempo.

L'accordo tra Canaris e Heydrich riguardo al ruolo di ciascuna organizzazione fu firmato nel corso del 1935, anche se entrambe continuarono a reclutare e addestrare i propri uomini.

Canaris divise l'Abwehr in tre Dipartimenti o *Abtailungs*: il I comprendeva le missioni offensive dei servizi segreti, incluso lo spionaggio; il II raggruppava le azioni di sabotaggio e sovversione mentre al III furono affidati i servizi di sicurezza e controspionaggio. Tutti e tre gli *Abtailungs* erano, però, caratterizzati da un particolare curioso: i membri dell'Abwehr non dovevano essere iscritti al partito nazista e questo fu il primo passo che portò alla formazione di frizioni, attriti e sospetti reciproci tra l'organizzazione di Canaris e l'SD. Non mancarono i conflitti in campo aperto ma l'aumento del potere di Heydrich convinse il Governo a investigare sui membri dell'Abwehr, che furono spesso vittime di diffamazioni, inventate di sana pianta dai membri dell'SD, di spionaggio e tradimento. Molti di essi furono processati nel corso del 1939 e fu solo grazie a una manciata di ufficiali fedeli a Canaris, che agivano come doppi agenti o che erano membri di una primitiva forma di resistenza antinazista, che l'Abwehr continuò a esistere come organizzazione.

Con la nascita del *Reichssicherheitshauptamt* (RSHA, l'Ufficio centrale di sicurezza del Reich), che comprendeva, tra l'altro, anche la Gestapo, la Polizia Criminale (*Kripo*), la Polizia di Sicurezza (*Sipo*) e l'SD, Canaris avrebbe dovuto combattere una guerra senza fine per evitare che i suoi servizi segreti finissero nelle grinfie dei nemici interni, se non fosse stato per l'ordine di Hitler di mobilitare i campi di concentramento al fine di utilizzare i detenuti come "carne da industria".

Tale ordine separò definitivamente Abwehr e RSHA ma il conflitto che aveva dilaniato le due organizzazioni aveva provocato troppe vittime e rimediare adesso sarebbe stata un'impresa molto ardua.

A differenza di quanto era accaduto per la Kriegsmarine, i cui comandanti avevano già intravisto un futuro scontro con la Royal Navy, Canaris non avrebbe mai pensato ad un conflitto fra Germania e Inghilterra e per questo non prese per tempo le misure necessarie per l'installazione di una vera e propria rete di spionaggio. Nel 1935 egli si accordò dapprima con il Colonnello Mario Roatta, capo del Servizio Informazioni Militari italiano, e i due si incontrarono nel giugno del 1936 per decidere l'intervento unito di Italia e Germania a fianco di Franco. Poi fu la volta dell'Estonia, della Turchia, della città di Shangai e degli USA, tutti nel periodo tra il 1936/37. L'anno dell'*Anschluss*, l'annessione tedesca dell'Austria, Canaris rinforzò la rete che si era instaurata in Estonia per iniziare a monitorare la situazione sul confine sovietico e iniziò a espandere i servizi segreti anche in Siria, Palestina, Iraq, Iran e Afghanistan, nella speranza di mobilitare sentimenti nazionalisti. Contemporaneamente, un cospicuo numero di agenti segreti giunse negli Stati Uniti, per adempiere a missioni di spionaggio industriale.

All'inizio del 1940, iniziò l'infiltrazione di gruppi di sabotatori all'interno dell'URSS e numerosi nazionalisti ucraini, lettoni, estoni e lituani furono messi in lista come futuri collaboratori dei servizi segreti militari tedeschi. Nulla, però, fu fatto per paracadutare spie e simili nelle isole britanniche[1]: o meglio, ci furono dei tentativi di infiltrazione effettuati prima e durante la guerra che, però, si conclusero senza i risultati sperati.

Informazioni per Berlino

Quando Hitler diede ordine, nell'aprile del 1939, di pianificare un'operazione contro la Polonia, i suoi generali si lanciarono nel vuoto, senza sapere a cosa sarebbero andati incontro. Eppure la campagna risultò un successo, se non si considerano le perdite subìte dalle divisioni corazzate (a volte più del 50% dei veicoli era andato distrutto!) o il fatto che la Luftwaffe si fosse ritrovata con un quantitativo di bombe di una sola settimana e il resto della Wehrmacht con munizioni bastevoli solo per quattro giorni alla fine della campagna. Poiché l'Abwehr si era limitato a infiltrare i Brandeburghesi a ridosso della frontiera e non aveva spie in grado di inviare rapporti quotidiani sullo stato e sui movimenti delle truppe, la campagna di Polonia durò fino al 27 settembre. Un'accurata conoscenza dei dispositivi di difesa polacchi e della concentrazione delle truppe avversarie, forse, avrebbe permesso ai tedeschi di porre fine ai combattimenti entro il 20 settembre. Le medesime osservazioni possono essere fatte per quanto riguarda l'Operazione Weserübung e Fall Gelb, dove in entrambi i casi gli attaccanti non sapevano praticamente niente sulle organizzazioni a livello tattico degli eserciti nemici.

Per l'Operazione Leone Marino tutto ciò non sarebbe stato possibile: la Wehrmacht non avrebbe potuto attraversare la Manica e approdare sul suolo britannico senza sapere, almeno a grandi linee, la disposizione delle truppe inglesi a difesa della loro patria. Affinché la squadra dei nove potesse compilare in maniera ottimale gli schemi dettagliati dell'invasione, era imperativo raccogliere quante più informazioni possibili riguardo al bersaglio da colpire.

I problemi che le truppe tedesche dovettero affrontare in Norvegia erano strettamente connessi al terreno montuoso del Paese e, a causa di ciò, le puntate offensive germaniche dovettero essere ristrette contro vallate ben difendibili e ben difese, al prezzo di preziosi fanti da montagna. Al contrario, l'esperienza in Francia aveva messo in luce quali risultati si sarebbero potuti raggiungere quando ai veicoli corazzati e cingolati fosse stata data la libertà di movimento. Se i panzer fossero riusciti a cogliere di sorpresa i francesi attraversando le Ardenne, la strategia del fronte stretto avrebbe ancora una volta funzionato. I pianificatori a Berlino, testardamente convinti che anche gli inglesi avessero ipotizzato come luogo di sbarco quello previsto da loro, fecero allora richiesta, su consiglio di Hitler, di ottenere tutte le informazioni disponibili sull'Inghilterra meridionale.

Iniziò una vera e propria caccia per trovare e raccogliere quanti più dati possibili riguardo alle isole britanniche e tutto ciò che avesse avuto a che fare con quell'argomento sarebbe stato accettato a Berlino.

Ironicamente, fu la stessa stampa inglese a divenire una considerevole fonte di dati dalla quale alcuni esperti militari della Wehrmacht prelevarono le fotografie in bianco e nero, integrate a loro volta da mappe e cartoline. Faceva veramente impressione osservare tutta quella miriade di ombrelloni e vacanzieri alla moda che affollavano le spiagge. Andando ad analizzare i giornali o le riviste dalle quali le fotografie erano state prese, la data più recente risaliva al 1° giugno. Neanche troppo presto per godersi un bagno nelle fredde acque della Manica. Gli esaminatori non si stupirono più di tanto nel vedere tutta quella fiumana di persone poiché l'offensiva notturna di Kesselring non era ancora iniziata. E subito cominciarono a girare voci sarcastiche del tipo: "Speriamo che durante l'invasione non ci sia il Signor Churchill che faccia il bagno in quelle acque!"

Le immagini inoltre fornirono un'eccellente visione delle condizioni fisiche delle spiagge nelle quali si sarebbero poi ritrovati i soldati e i veicoli. Il 2 luglio, esclusivamente per il Dipartimento L e i suoi membri interni, fu pubblicato il *Militärgeographische Angaben über England: Südküste* ('Dati geografici militari riguardo alla costa meridionale dell'Inghilterra'), un volumetto di circa quattrocento pagine comprendente una raccolta immensa e stupefacente di cartine, fotografie e mappe di vario tipo della costa meridionale che andava dalle Isole di Scilly fino a Margate.[2]

Sebbene in quel libro le informazioni contenute andassero perfino oltre le richieste della squadra dei nove, esse non furono messe in disparte ma, anzi, su suggerimento di von Stülpnagel, sarebbero state impiegate in un futuro non molto distante per scegliere alcune zone esca al fine di trarre in inganno i britannici e confondere ancora di più le idee su quale sarebbe stato il luogo d'invasione vero e proprio.

Tali informazioni furono implementate con l'arrivo, l'8 luglio, dell'Ostküste, che esaminava il tratto tra Margate e Humber. Il primo volume conteneva, inoltre, una mappa che si rivelò molto utile ai pianificatori, una carta geologica con moltissime informazioni dettagliate che, dalle semplici fotografie, non erano ancora state individuate: la zona di costa tra South Foreland e Folkestone consisteva in una catena ininterrotta di scogliere di gesso, meglio note come le bianche scogliere di Dover. Tra Folkestone e Dungeness, il litorale diventava una spiaggia leggermente inclinata e ben protetta dai forti venti provenienti da ovest. Un grosso problema emerse quando i rappresentanti della Kriegsmarine individuarono le secche di Varne e Ridge. Chiaramente non si trattava di ostacoli naturali simili a quelli dinanzi a Dunkerque ma non erano da sottovalutare. Reinicke concluse che solo con l'alta marea quelle secche non avrebbero rappresentato un problema, né per le navi da guerra più pesanti, né per le Prähme che avrebbero trasportato le ondate di carri armati, veicoli e altro equipaggiamento pesante.

Assieme ai due volumi sopracitati, l'Ufficio della Stampa del Reich si preoccupò di ristampare un numero cospicuo di copie di mappe del Kent, del Sussex orientale e occidentale e del Surrey, rivisitandole appositamente per mettere in evidenza alcuni aspetti peculiari come, ad esempio, le

principali alture, gli ostacoli, le barriere naturali e i corsi d'acqua. Inoltre furono completate con dettagli sulla posizione di casematte, di fossati anticarro, di postazioni di artiglieria campale, costiera e antiaerea, anche se queste informazioni risalivano al periodo antecedente lo scoppio delle ostilità.

Il quadro sociale e politico fu descritto in maniera minuziosa in un pamphlet, *Informationsheft GrossBritannien* ('Bollettino di informazione del Regno Unito') editato dal generale delle SS Walter Schellenberg e dal maggiore Walter zu Christian. Lo scopo di quel volantino era informare i soldati tedeschi e i pianificatori dell'invasione riguardo alla struttura della società inglese e delle sue maggiori istituzioni. Erano presenti informazioni del tipo più disparato che spaziavano dal sistema giudiziario all'istruzione elementare, dalla produzione agricola ai dialetti parlati, fino ad alcuni preziosi suggerimenti sullo stile di vita della borghesia. Un grosso colpo di fortuna riguardante la struttura interna e ramificata dei servizi segreti britannici capitò in mano ai tedeschi dopo l'incidente di Velno, durante il quale furono catturati il maggiore Richard Stevenson e il capitano Sigismund Best. Essi furono imprigionati a Sachsenhausen ma vennero liberati nel giugno 1940 per essere sottoposti a severi interrogatori che, assieme ai documenti che un agente segreto, un certo Colonnello Ellis, aveva continuato a procurare alla Germania dal 1923, fornirono gli elementi necessari per costruire un modello completo del SIS (*Secret Intelligence Service*) e delle persone che ne facevano parte, riuscendo a ottenere persino i loro indirizzi civici.

Nel settore più importante di tutti, l'acquisizione degli effettivi e della disposizione delle forze di terra britanniche, vi erano grandi carenze, soprattutto a causa della mancanza di validi informatori infiltratisi nel territorio britannico.

Il numero delle divisioni fu sovrastimato mentre il loro stato operativo fu invece sottovalutato.

Il 1° luglio, l'*Abteilung I* di Canaris stimò che in Inghilterra ci fossero 21 divisioni di cui almeno 3 corazzate, 5 motorizzate e 8 adibite alla difesa costiera. Delle considerazioni simili possono essere effettuate riguardo alla localizzazione e all'efficacia delle difese britanniche non solo nel settore scelto per lo sbarco ma anche in tutta l'Inghilterra meridionale. I pianificatori, dinanzi alla mancanza d'informazioni, avevano concluso ottimisticamente che vi era una grande scarsità in termini di armi e avevano tracciato una ipotetica posizione per le divisioni della riserva e quelle a difesa della costa. Essi avevano fatto tesoro delle battaglie combattute in Francia e nelle Fiandre e conclusero che se gli inglesi non avessero potuto resistere alla prima ondata, allora si sarebbero ritirati più internamente, in attesa dei rinforzi terrestri, per poi lanciare una controffensiva mirata a buttare in mare le loro truppe. Le conoscenze riguardo alle difese costiere erano piuttosto scarse e anche qui i pianificatori si lasciarono trasportare dalla fantasia: essi si autoconvinsero che le principali batterie costiere si sarebbero trovate nei punti più favorevoli al tiro e cioè sulla sommità delle scogliere, magari anche mimetizzate per sfuggire agli occhi dei ricognitori, ma non sapevano nulla riguardo al numero di cannoni, alla loro efficienza, allo stato di addestramento degli artiglieri e alla quantità di munizioni.

Dalla prima settimana di luglio, però, alcune fotografie scattate da giornalisti stranieri ma pagati dall'Abwehr, mostravano i segni evidenti dell'inizio della fortificazione delle coste. Ciò non preoccupò minimamente i delegati dell'Heer che, però, temevano che ciò che avrebbe potuto provocare una catastrofe non sarebbe stata la strategia del fronte stretto né il momento dello sbarco vero e proprio ma, piuttosto, la traversata della Manica.

Il settore delle informazioni concernenti la Royal Navy, invece, aveva fatto grandi progressi, grazie al *Beobachtungs-Dienst* o B-Dienst, vale a dire il servizio di monitoraggio e crittoanalisi della Kriegsmarine. Sotto l'intraprendenza di Heintz Bonatz, i decifratori tedeschi avevano trovato il sistema per leggere il Codice Amministrativo della Royal Navy, utilizzato per le comunicazioni tra le basse sfere gerarchiche, e il Codice della Marina Mercantile.

Nell'inverno del 1939/40, il dipartimento continuò gli sforzi e riuscì anche a penetrare all'interno del Cifrario Navale, impiegato per le comunicazioni segrete e tra gli alti livelli dell'Ammiragliato, grazie anche alla cattura dei cifrari e dei codici ritrovati su tre sottomarini costretti alla resa. Nell'aprile del 1940, il B-Dienst leggeva tra un terzo e la metà di tutti i segnali del traffico navale inglese. In questa maniera, la disposizione delle principali unità della Royal Navy divenne presto

nota ai tedeschi, senza la necessità di effettuare pericolose missioni di ricognizione sopra i principali porti della Gran Bretagna.

Come conseguenza, sarebbe stato possibile elaborare la strategia più efficace per contrastare gli sforzi della Marina di Sua Maestà, che sarebbero stati sicuramente concentrati per colpire la flotta da trasporto, una volta che l'Alto Comando inglese si fosse reso conto di dove avvenisse effettivamente l'invasione.

Raeder rassicurò la squadra dei nove confermando che per il 18 luglio tutta la *Hochseeflotte*, la flotta di superficie, si sarebbe portata nei principali porti francesi e olandesi in maniera da intervenire tempestivamente una volta che fossero state intercettate le comunicazioni tra le principali unità della Marina inglese e l'Ammiragliato o, comunque, quando le formazioni navali britanniche fossero state avvistate in direzione dello Stretto di Dover. Raeder aveva piena fiducia nei lavoratori delle officine addetti alle riparazioni delle navi danneggiate (*Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Hindenburg*, *Von Schlieffen*, *Von Moltke* e *Blücker*) ed era sicuro che sarebbero state in linea per il 15 luglio. In alternativa, egli predispose un piano di riserva che prevedeva l'invio di falsi messaggi radio per far credere agli inglesi che quelle navi sarebbero state pronte comunque.

Lo *Studiae Blau* e Kesselring

Poiché il servizio d'informazioni militari non era eccellente come si poteva aspettare, il 1° gennaio del 1938 venne creato l'*Abteilung V*, la sezione dell'intelligence riservata alla Luftwaffe, e il maggiore Joseph 'Beppo' Schmid fu promosso da Göring in persona come comandante in capo della sezione.

Egli, sebbene fosse un uomo che tra i suoi colleghi si distingueva spesso per la sua scaltrezza e le sue ambizioni, non aveva esperienza da pilota e non parlava nessuna lingua straniera. Giacché il compito dell'*Abteilung V* divenne subito quello di raccogliere informazioni riguardo alle aviazioni degli altri paesi e preparare una lista di obiettivi in vista di future operazioni aeree, a partire dall'aprile del 1938 fino alla metà del 1939, Schmid e i membri dell'*Abteilung V* eseguirono studi particolareggiati sulla Polonia, sull'Unione Sovietica e sull'Inghilterra. Alcune informazioni riguardanti quest'ultimo paese erano arrivate tramite il Dr Hermann Goetz, una spia tedesca che nel 1935 si era infiltrata innocuamente in Inghilterra e che, con la scusa di essere un pittore di paesaggi, non aveva perso occasioni per scattare fotografie e ritrarre schizzi di installazioni militari di tutta l'Inghilterra meridionale. Una piccola imprecisione linguistica gli causò l'arresto per due anni e le informazioni riguardo agli aeroporti della RAF cessarono di arrivare.

Mentre gli studi su quei bersagli iniziarono a essere in parte rispolverati e in parte abbozzati, Göring fece pressione chiedendo la massima priorità fosse assegnata alla capacità dell'industria bellica e del potenziale aereo della Gran Bretagna. L'argomento fu considerato così importante che fu composta una squadra speciale per portare a termine lo studio nel minor tempo possibile: Erhard Milch, Ernst Udet e Hans Jeschonnek furono scelti come membri permanenti del team e Schmid ne divenne il dirigente.

Per una compilazione ottimale, furono inclusi nella squadra civili esperti nei settori dell'economia, della politica, del commercio, dell'industria, della ricerca… tutte persone che, comunque, avevano avuto esperienze con l'Inghilterra.

Il risultato di quello studio fu stampato nel luglio del 1939 con il nome di *Studie Blau*, 'Studio Blu'.

Mentre da una parte Schmid si rese conto, a differenza di molti suoi superiori della Luftwaffe, che l'Inghilterra sarebbe diventata un nemico da rispettare e da non sottovalutare, dall'altra iniziò a sottostimare l'efficienza e il potenziale della RAF. Quando le divisioni tedesche invasero la Polonia, egli si concentrò sulla formulazione di un irrealizzabile piano per un'offensiva aerea che "avrebbe inflitto agli inglesi un colpo così mortale dal quale non si sarebbero più ripresi."

Al di là del fatto che quel piano non aveva tenuto conto dell'incerto risultato della guerra contro la Francia, nel tardo novembre del 1939 Schmid consegnò un documento intitolato *Vorschlag für die Durchführung des Luftkrieges gegen England* ('Proposta per la condotta della guerra aerea con-

tro l'Inghilterra') in cui erano stati indicati i precisi obiettivi da colpire per mettere in ginocchio il sistema economico e bellico inglese. Mentre la maggior parte di quel resoconto si concentrava sull'annientamento totale da parte della Luftwaffe delle linee di rifornimento oceaniche e sulla distruzione dei principali porti da cui partivano e arrivavano i preziosi rifornimenti, Schmid non tenne in considerazione due cose: il potenziale pericolo che la Rete Nazionale avrebbe potuto rappresentare e la mancanza di bombardieri siluranti o marittimi a lungo raggio.[3]

Colui che rifiutò *in toto* lo *Studie Blau* fu Kesselring che, venuto a conoscenza di tale documento, lo esaminò dettagliatamente nella notte tra il 4 e il 5 giugno e ne trasse la seguente conclusione: "È assolutamente inconcepibile e ineseguibile soggiogare l'Inghilterra tagliandole i rifornimenti via mare, soprattutto con l'uso dell'aviazione. Oltre ad aver già sperimentato sulla nostra pelle i risultati dell'aver intrapreso una guerra per mare ai convogli mercantili nemici, il piano elaborato dal maggiore Schmid diventerà operativo almeno tra due anni, quando la mobilitazione generale dei paesi occupati avrà sicuramente iniziato a dare i suoi frutti. Ora come ora, questo studio è inapplicabile. Per sottomettere l'Inghilterra è necessario che la Luftwaffe possieda numerosi bombardieri strategici, aerei in grado di volare a quote piuttosto elevate, in grado di compiere lunghi tragitti e capaci di trasportare bombe dirompenti in grado di radere al suolo un'intera città con un solo raid. La Germania può concedersi molti lussi ma non ha il tempo di dissipare risorse per la progettazione, per la costruzione e per il collaudo di nuovi velivoli. Quello che ci serve ora non sono altro che tante e tante informazioni riguardo agli aeroporti, ai centri di comunicazione e a tutte quelle infrastrutture che ancora illudono gli inglesi di poter resistere contro la potenza della Luftwaffe."

Le prime informazioni che Kesselring ottenne provennero direttamente dagli interrogatori che venivano svolti con i piloti catturati dopo Dunkerque: sebbene gli esperti aviatori della RAF cercassero in tutti i modi di non rivelare dati troppo preziosi, i tedeschi riuscirono comunque a ottenere, con qualche imprecisione, la quantità dei caccia e dei bombardieri in servizio nella RAF. Purtroppo le errate convinzioni di Göring portarono molti ufficiali della Luftwaffe a sottovalutare la capacità operativa dell'aviazione inglese, alimentate in buona parte dalla scarsa precisione dei raid effettuati dal Comando Bombardieri. Kesselring, però, aveva bisogno di più informazioni e, poiché né l'Abwehr né l'*Abteilung V* lo rassicurarono sulla raccolta di una sostanziale quantità di dati entro il 20 giugno, un mese prima dell'invasione, il C-in-C della *Luftflotte* 2 contattò il colonnello Theodor Rowehl, capo della sezione di ricognizione dei servizi segreti nonché eccellente pilota che si era distinto per le sue fotografie molto accurate. Nel 1940, Rowehl era diventato comandante dell'*Aufklärungsgruppe des Oberbefehlshabers der Luftwaffe*, cioè gruppo da ricognizione del comandante della Luftwaffe. Tra le prime unità della *Luftflotte* 2 che si erano trasferite negli aeroporti franco-olandesi rimessi in sesto vi era l'*Aufklärungsgruppe 122* che era il reparto della ricognizione della *Luftflotte* 2. I Dornier Do-17 P in dotazione a Kesselring, però, non sarebbero stati sufficienti, da soli, a raccogliere tante informazioni in così poco tempo.

Così, l'astuto comandante chiese una mano al veterano delle ricognizioni. Operando dalle basi sparse in Norvegia, Danimarca e Olanda, Rowehl aveva a sua disposizione una vasta gamma di aerei riassumibili nella tabella seguente:

Tipologia di velivolo	Altezza massima	Motori	Velocità massima
Blohm & Voss BV-142	9.000 m	4 x BMW 132	375 km/h
Dornier Do-215	9.000 m	2 x Daimler Benz 602	485 km/h
Dornier Do-217	8.400 m	2 x BMW 801	487 km/h
Heinkel He-111	4.800 m	2 x BMW VI	310 km/h
Junker Ju-86 P	13.000 m	2 x Jumo 207	420 km/h
Junkers Ju-88	9.000 m	2 x Jumo 211	510 km/h

Non bisogna, però, farsi trarre in inganno dall'apparenza dei numeri: i Junker Ju 86 P erano dotati di una cabina pressurizzata e di motori in grado di volare a quote praticamente irraggiungibili dai

caccia alleati e, per questo motivo, furono gli aerei prediletti da Kesselring durante le prime ricognizioni, anche se non avevano una grande autonomia.

Mentre di notte i bombardieri della *Luftflotte* 2 facevano le loro visite di cortesia agli abitanti del Kent, di giorno i ricognitori si levavano dalle basi aeree disseminate in Olanda, prendevano quota e si portavano sul luogo loro indicato affinché gli addetti alle macchine fotografiche avessero la visuale necessaria per svolgere il loro compito. Fin dal primo giorno, però, i Ju 86 P mostrarono un difetto, peraltro incorreggibile: sebbene si trovassero al sicuro dalle intercettazioni della RAF e non fossero nemmeno avvistati dai radar (cosa che i tedeschi non sapevano), le fotografie scattate a 13.000 m di quota, da un lato, permettevano di immortalare grandi sezioni di territorio ma, dall'altro, erano povere di dettagli. Per di più, se gli aerei decollavano in una giornata con il cielo non perfettamente limpido, era tutto carburante sprecato.

Kesselring fece allora ricorso ai Do-17 P e ai Do-215, più esposti al rischio dei caccia ma almeno in grado di fornire immagini più dettagliate. Dal 5 giugno al 22, i monitor delle stazioni radar operative e gli ansiosi osservatori continuarono a segnalare l'arrivo di aerei ad alta quota (tra gli 8.000 e i 9.000 metri) mentre le chiamate via radio di qualche sottomarino stanziato nella Manica ne riportava altri a bassa quota ma tutti in formazioni isolate. Una volta che i Dornier avevano superato lo scudo elettronico, si metteva in moto l'Observer Corps. Gli operatori a volte si lasciavano prendere dal panico e abbandonavano la loro posizione quando avvistavano un aereo tedesco a bassa quota che puntava dritto verso di loro, credendo erroneamente che fosse venuto per mitragliare la postazione o per sganciare bombe.

Con il passare dei giorni, la presenza degli sparuti aerei della Luftwaffe divenne ben accetta dagli osservatori, i quali ipotizzarono che i velivoli stessero effettuando delle ricognizioni, come in effetti facevano. Le stazioni dell'11° Gruppo continuavano a ricevere centinaia di telefonate, spesso imprecise, confusionarie e contraddittorie fra loro, da tutti i posti di osservazione, e le pattuglie, sia quelle che venivano fatte alzare con notevole ritardo sia quelle decollate per tempo, una volta giunte sul luogo stabilito, non trovavano più niente.

Mentre le giornate si susseguivano, Dowding ottenne a sua insaputa un'importante vittoria: la stazione Y di Rochester, un sito di intercettazione dei messaggi radio, aveva iniziato a interpretare il traffico senza fili di molte unità della Luftwaffe e ciò permise al comandante del Comando Caccia di allertare in tempo le basi più vicine alle zone obiettivo della ricognizione tedesca.

A partire dal 18 giugno, prima Manston, poi Hornchurch, poi Biggin Hill, Hawkinge, Eastchurch, Tangmere e West Malling furono messi in allerta più volte e più volte fecero decollare delle pattuglie per intercettare gli 'occhi volanti', come i piloti inglesi battezzarono ironicamente i ricognitori.

Gli scontri avvenivano sotto forma di schermaglie isolate: una volta avvistato l'aereo, la triade di caccia si lanciava al suo inseguimento, sfruttando la superiore velocità e manovrabilità degli apparecchi.

I piloti tedeschi, non appena sentivano urlare nelle cuffie "*Jagdflugzeug*", cercavano prontamente di seminare gli inseguitori: se erano fortunati, trovavano riparo nelle grosse nuvole che fluttuavano alte nel cielo, altrimenti scendevano giù in picchiata per nascondersi nella nebbia mattutina, anche se questo stratagemma era altamente rischioso poiché capitava spesso che si trovassero improvvisamente di fronte a una collina piuttosto che a un campanile. Coloro che invece erano privi di esperienza o che non trovavano riparo erano spacciati. Anche qui, gli aviatori che riuscivano a compiere un atterraggio d'emergenza distruggevano rullini e apparecchiature fotografiche e rendevano inutilizzabili le strumentazioni di bordo come i dispositivi di navigazione e la radio: questo prima di sventolare il fazzoletto bianco davanti alla prima pattuglia di polizia o della milizia giunta sul luogo dell'incidente. I meno fortunati, invece, quando non trovavano uno spazio idoneo all'atterraggio o quando le esigenze lo imponevano, invertivano la rotta e facevano tutto il possibile per rientrare nelle Fiandre, anche se il più delle volte il loro volo terminava con uno schianto violento nella Manica.

Man mano che le 'matite volanti', come erano stati soprannominati i Dornier, facevano ritorno alle rispettive basi, i rullini venivano immediatamente trasportati al quartier generale avanzato di

Kesselring, a Sangatte. Lì, il comandante della *Luftflotte* 2 esaminava le immagini assieme al capo dello stato maggiore, il generale Gerhard Bassenge. Uomo molto preciso e attento a non farsi sfuggire niente, il 'sorridente Albert' trovava sempre un dettaglio, anche nelle fotografie apparentemente più insignificanti: ponti, fortilizi, nidi di mitragliatrici, antenne trasmittenti, aeroporti e basi navali furono prontamente selezionati come possibili bersagli per l'aviazione. Naturalmente, Kesselring ottenne giorno dopo giorno un quadro sempre più completo e arricchito delle zone dello sbarco che gli permise di cancellare definitivamente il 90% della nebbia di guerra che, alla fine del mese di maggio, si era creata sopra il Kent.

Se le fotografie ricavate dai ricognitori servivano ad aggiornare quotidianamente il progresso che gli inglesi compivano per irrobustire le difese della contea, allo stesso modo gli interrogatori ai piloti catturati e i rapporti dei tecnici e dei progettisti, che avevano analizzato alcuni esemplari di Hurricane e Spitfire prelevati intatti da una piccola base aerea non molto distante da Ghyvelde, contribuirono a ridurre il numero di incognite ancora presenti.

Kesselring rimase inorridito quando venne a sapere che gli inglesi avevano fatto più progressi rispetto alla Luftwaffe: grazie a un sofisticato sistema di controllo radio, interconnesso con il sistema di avvistamento radar e degli Observer Corps, i piloti inglesi avrebbero presto avuto la meglio sulla superiorità numerica dell'aviazione germanica e molti piloti del Reich avevano già sperimentato a loro spese che cosa significasse intraprendere un combattimento contro uno Spitfire. Un uso avanzato delle comunicazioni senza fili nei duelli aerei avrebbe, inoltre, garantito delle manovre molto più elastiche ai difensori e la capacità di individuare in anticipo gli stormi tedeschi avrebbe privato questi ultimi dell'effetto sorpresa.

Che cosa potevano fare gli aviatori della *Luftflotte* 2 per annientare nel cielo o in terra la RAF, senza subire troppe perdite e senza far capire agli avversari dove, quando e con quante forze avrebbero attaccato?

La ricerca tedesca nel campo del radar non sarebbe riuscita in tempo a produrre dei sistemi elettronici per neutralizzare le stazioni di avvistamento elettronico meridionali né Kesselring sapeva qualcosa sull'esistenza dei disturbatori radar italiani impiegati per accecare l'isola di Malta.

Doveva elaborare qualcosa e in fretta. Ma Kesselring avrebbe trovato risposta a quella domanda solamente nei giorni a venire, con la sperimentazione delle nuove tecniche offensive.

Il miracolo dell'elettronica tedesca

Per tastare sul campo tali strategie, Kesselring si sarebbe avvalso di uno strumento che portava il nome di una dea della mitologia scandinava, la dea Freya. Tale strumento rappresentava nientemeno che la controparte del radar inglese, con alcune piccole migliorie.

La stazione radar Freya installata il 29 maggio nei pressi di Wissant aveva un raggio effettivo di 110 km, era in grado di compiere una rotazione assiale di trecentosessanta gradi e poteva essere comodamente smontata e trasportata. Con quelle caratteristiche, dimostrò di essere l'unica attrezzatura in grado di monitorare il passaggio delle navi e aerei nello Stretto di Dover e nella Manica.

Dal 17 giugno, i rapporti provenienti da quella stazione si erano fatti sempre più allarmanti: a intervalli regolari veniva segnalato un convoglio britannico che tranquillamente attraversava quelle acque.

Dopo cinque giorni, Kesselring decise che il giorno seguente, il 23, avrebbe verificato che tipo di risposta avrebbero dato gli inglesi se i suoi aerei avessero attaccato il primo convoglio tra la zona tra Calais e Dover.

Durante quei diciassette giorni di ricognizioni, la *Luftflotte* 2 non vide più ritornare alla base cinque Dornier Do-17 P mentre fu confermato l'abbattimento di tre Hurricane: un rapporto che la Luftwaffe avrebbe potuto comodamente sostenere, a patto che i combattimenti non fossero andati avanti troppo a lungo. Sicuro di sé, Kesselring diede ordine, alle prime luci di domenica 23 giugno, a tutte le unità di tenersi pronte a entrare in azione. Il suo esperimento di inviare alcuni reparti in azioni diurne contro le navi britanniche gli avrebbe permesso di chiarire quegli eventuali dubbi e quelle domande alle quali non aveva ancora ricevuto risposta.

L’esito della prova avrebbe avuto un impatto significativo sulla condotta della guerra aerea contro l’Inghilterra.

VIII – LA GUERRA NEL CANALE

Una domenica nera

"La sera del 22 giugno – come ricorda il tenente Alan Lloyd, supervisore della stazione radar di Rye – avevo proposto a mia sorella Kate di fare una scommessa, chiedendole di fare una stima di quanti aerei tedeschi sarebbero venuti a farci una visita di passaggio. Quel giorno ne avevamo contati solo quattro mentre giovedì 20 ben dodici apparecchi erano entrati nel raggio d'azione della nostra stazione. Lei ipotizzò che il 23 avremmo incontrato due o al massimo tre ricognitori mentre io ne stimai almeno il doppio, per una modica cifra di appena cinque sterline. Dopo avermi stretto la mano, aggiunse che i nostri ragazzi ne avrebbero 'fatto secco' almeno uno ma io non osai fare alcuna previsione sull'argomento. Non è che non avessi avuto fiducia nel coraggio e nell'impegno dei nostri giovani piloti, ma sapevo benissimo che con i tedeschi non bisognava scherzare su certe cose. Quando mancavano ormai pochi minuti allo scoccare delle dieci di mattina, sullo schermo catodico apparve il primo avvistamento. Non mi preoccupai più di tanto. "Deve essere il solito ricognitore mattutino" pensai. Eppure qualcosa non mi convinceva: di solito i tedeschi arrivavano con i ricognitori all'alba. Ormai, a quell'ora, il sole brillava alto nel cielo. Poco dopo, i puntini divennero due. Poi tre, quattro, cinque, sei e aumentavano ancora. Che i trasmettitori si fossero guastati? Eppure, le probabilità che una di quelle antenne si fosse danneggiata erano scarse, ancora più remota era la possibilità che se ne fossero rotte due, figurarsi quanto fosse impossibile un guasto collettivo che le coinvolgeva tutte improvvisamente. Restava l'ultimo espediente, anche se non tutti i miei subalterni ci credettero subito come feci io: il nemico stava preparando un assalto in forze. Così tanti avvistamenti non se ne vedevano dal tempo delle fasi finali della campagna francese, quando eravamo in grado di avvistare le squadriglie della Luftwaffe mentre si dirigevano su Calais o su Boulogne. Quando venni informato che dopo pochi minuti sarebbe passato un convoglio nello Stretto, intuii che al 99% il bersaglio dei tedeschi sarebbe stato proprio quello."

Un solitario Do-17 P, che aveva preso il largo per dirigersi sull'Anglia orientale e fare alcune fotografie del porto di Felixtowe, aveva individuato, al largo dell'estuario del Tamigi, un grosso convoglio di mercantili britannici che si stava mettendo in formazione. Invece di continuare la missione, il pilota invertì la rotta dopo che il navigatore ebbe preso nota della posizione delle navi britanniche.

Dopo essere rientrato alla base, l'equipaggio diffuse subito la notizia che un convoglio nemico si stava dirigendo verso lo stretto. Kesselring diramò l'ordine alle unità del KG 2 e del JG 51 di tenersi pronti a intervenire. Il convoglio avvistato dal Dornier era quello denominato 'Bread': contava trentadue imbarcazioni mercantili di tonnellaggio misto e scortate da tre cacciatorpediniere. Esso era arrivato indenne dall'Atlantico attraverso lo Stretto di Danimarca, aveva fatto rotta verso Scapa Flow e si era diretto nel porto di Londra per scaricare il prezioso carico. Adesso le navi avrebbero fatto rotta nuovamente verso l'oceano attraversando, però, il canale della Manica. Già altri convogli prima di quello avevano attraversato quelle acque burrascose e infide, perfino dopo che i tedeschi avevano preso il controllo del Passo di Calais.

Per il 23 giugno le batterie costiere non erano ancora entrate in funzione e i vertici della Royal Navy e della Marina Mercantile erano pienamente convinti che anche il convoglio 'Bread' sarebbe passato indenne. Invece, il 23 giugno, sugli aerodromi ormai in possesso della Luftflotte 2, iniziarono a levarsi in volo i Do-17. I primi iniziarono a descrivere ampie circonferenze nel cielo fino a quando l'ultimo della formazione non ebbe il carrello sollevato dal terreno. Solo allora, tutti insieme presero quota e si unirono con i Bf-109, appena sopra Calais, ai quali si aggiunse, dopo pochi minuti, un gruppo di trenta Bf-110 che procedette verso il convoglio.

Avrebbe Dowding – si chiedeva Kesselring – accettato la sfida?

Nella controparte inglese, l'allarme fu diffuso prontamente a tutti gli aeroporti dell'11° Gruppo e i piloti furono colti impreparati: alcuni aerei necessitavano di carburante mentre altri erano privi di munizioni. Solo diciotto Hurricane (dodici provenienti dal 56º Squadrone) riuscirono inizialmente a spiccare il volo e a portarsi a protezione del 'Bread' mentre una ventina di altri caccia, provenienti da squadroni misti, sarebbe giunta sul luogo solamente in seguito. La protezione di quelle navi, per

altro vuote, sarebbe dunque dipesa inizialmente da dodici giovani piloti inglesi, completamente privi di esperienza in combattimento, contro una settantina di piloti veterani della Luftwaffe.

Alle ore 10.12 l'ultima nave mercantile del convoglio era entrata nello Stretto di Dover e, in quel momento, apparvero gli aerei tedeschi. I bombardieri volavano tutti in formazione serrata, come se fossero stati legati gli uni con gli altri, mentre sopra, davanti e sotto di loro svolazzavano a sciami i Bf-109.

Avvistato il bersaglio, i Do-17 si allinearono e piombarono come aquile sulle navi inermi. Scesero a una quota spaventosamente bassa di soli 700 m e, non appena sopra i mercantili, scaricarono il loro mortale carico di bombe dirompenti.

La battaglia era cominciata.

Gli ordigni cadevano descrivendo delle semi-parabole ed emettendo un fischio che faceva presagire la morte imminente, anche se molti di essi terminavano la loro corsa nel mare, spruzzando e schizzando acqua da tutte le parti. Due, invece, caddero quasi perpendicolarmente sul ponte di un mercantile da settecento tonnellate ed esplosero provocando un grande incendio che si spense solamente quando la nave s'immerse completamente nel Canale. I restanti Do-17 scelsero di mirare alla scorta ma nemmeno loro riuscirono nell'impresa. La loro azione fu, infatti, disturbata dalla contraerea dei cacciatorpediniere che avevano iniziato a rispondere al fuoco, non appena i marinai a bordo delle navi avevano capito le intenzioni dei tedeschi. In aiuto dei caccia era sopraggiunto anche il fuoco proveniente dalle imbarcazioni attraccate al porto di Dover, ma la loro distanza era troppa per assicurare un eccellente supporto agli aerei della RAF: ciò spinse gli artiglieri e i mitraglieri a puntare verso qualsiasi aereo che vedevano avvicinarsi al convoglio. Nel frattempo, gli inesperti piloti inglesi si erano ritrovati in inferiorità numerica e tattica, volando a soli 3.000 m di quota. Coloro che si erano lasciati sopraffare dall'emozione, concentrarono tutti i loro sforzi per avvicinarsi il più possibile ai bombardieri e per scagliare addosso a loro qualche bella raffica. Gli altri, invece, si erano accorti della minaccia dei caccia tedeschi e avevano deciso di ingaggiare battaglia con loro.

Nel cielo iniziò un combattimento dalle condizioni molto mutevoli, soprattutto dopo l'arrivo degli Spitfire e di altri Hurricane. Gli inseguitori potevano diventare nell'arco di pochi secondi gli inseguiti e dovevano fare tutto il possibile per non restare troppo tempo nel mirino dell'aereo avversario.

"Caccia a ore sei!", "Dietro di te!", "Dannati dal muso giallo sopra di noi!", "Tommies a ore nove!", "Mi hanno colpito!", "Devo lanciarmi!", "Un aereo crucco in fiamme!", "Bel colpo!" …erano queste le esclamazioni che riecheggiavano nelle cuffie dei piloti di ambo gli schieramenti. Per i capisquadriglia diventò impossibile gestire la situazione tant'è che ogni pilota sceglieva liberamente il proprio bersaglio. E poi partivano le raffiche, una volta di uno Spitfire, un'altra di un Bf-109.

La situazione, però, aveva iniziato a volgere a favore degli inglesi e ciò non era un caso: sebbene la disparità numerica non fosse molto evidente, era invece di gran lunga superiore il gap della coordinazione. I difensori, infatti, avevano il vantaggio del radar che, unito a un'eccellente sistema di controllo via terra, permetteva di guidare con una maggior precisione gli attacchi contro gli avversari. I tedeschi dovevano invece improvvisare sul momento e quel giorno, malgrado i loro sforzi, non riuscirono a ottenere grandi successi. Gli Hurricane erano diventati le esche per i Bf-109 che, a loro volta, venivano attaccati alle spalle dagli Spitfire. L'intervento dei Bf-110 sollevò il morale ai piloti della Luftwaffe ma non mutò sostanzialmente l'esito dello scontro. Se non altro, gli inglesi si trovarono ad affrontare un altro avversario, meno veloce e manovrabile dei Bf-109 ma molto più facile da attaccare nonostante avesse una MG15 montata sul retro dell'apparecchio.

I caccia pesanti tedeschi, non potendo nulla contro gli avversari britannici, iniziarono a volare tutti in tondo, come cavalli durante una corsa in un circo, in maniera che ciascun aereo potesse proteggere la coda di quello che aveva davanti a sé con l'armamento anteriore, composto da 4x MG17 e 2x cannoni MG FF da 20 mm. In qualità di caccia a lungo raggio, avrebbero dovuto scortare i Do-17 e, invece, si ritrovarono a impostare una difesa reciproca, volteggiando in cerchio come ballerini nell'esecuzione di un passo di danza. Una trentina di Hurricane fece la sua improvvisa comparsa a 4.500 m e si gettarono in picchiata sui Bf-110. Le mitragliatrici tedesche iniziarono a fare un gran baccano ma ottennero risultati scadenti. Un caccia britannico fu, però, colpito al timone di coda,

perse il controllo e, con grande stupore per i piloti del Reich, andò a schiantarsi contro uno dei caccia bimotori. La collisione provocò una gigantesca esplosione che fece voltare tutti gli aviatori per almeno un secondo, mentre i resti in fiamme cadevano nell'acqua. Una volta che i Do-17 erano rientrati alla base o che, comunque, la maggior parte di essi aveva già toccato terra mentre i rimanenti stavano effettuando le manovre per l'atterraggio, i caccia tedeschi si ritrovarono in un netto svantaggio numerico e i problemi iniziarono a diventare insormontabili, come racconta il sergente Dau. "Quello Spitfire aveva i minuti contati. Il pomello dell'acceleratore era avvolto e saldamente impugnato dalla mia mano sinistra mentre la destra governava la barra di comando. Cercò di cabrare ed io lo seguii. Diedi gas e tirai la leva verso di me. Il mio aereo iniziò a prendere quota. Quello cercò di svincolarsi da me, ora scendendo in picchiata. Con molta grazia, incurvai il muso dell'apparecchio verso di lui. Ecco, adesso era dritto nel mirino. Premetti una volta con il medio e l'anulare il grilletto che azionava i cannoni da 20 mm sistemati sotto le ali. Al momento dello sparo, tutto l'aereo vibrò. Con la coda dell'occhio vidi la traiettoria perfettamente lineare tracciata dai proiettili. Colpirono lo Spitfire ma il danno non fu così rilevante. Solo il timone di coda risultò a prima vista danneggiato. Non c'era tempo da perdere, era un'occasione per realizzare il mio quattordicesimo abbattimento. Sparai ancora due colpi da 20 mm. Questa volta il centro fu perfetto: il caccia nemico si spezzò in due, all'incirca dove vi era la coccarda della RAF. I due tronconi dell'aereo precipitarono come due sassi e, cadendo, la parte anteriore iniziò a roteare su se stessa, a vite. "Gran colpo Hans!", "L'hai colpito!", "Bravo Hans!", "Un altro spedito nella Manica!". Le incitazioni dei miei compagni mi rincuorarono. "Attento Hans! Un Indian a ore dodici". Un Hurricane, o almeno sembrava tale. Da lontano non si capiva esattamente che cosa fosse. Grazie alla voce amica, capii che era un caccia nemico e che aveva virato per venirmi a prendere. Mi stava venendo addosso, con molto coraggio e alla mia stessa altezza. Io non mi mossi, per vedere la sua reazione. Nemmeno lui si spostò. Premetti il pollice sul lungo bottone nero che metteva in azione le due MG 17. Sparammo contemporaneamente due lunghe raffiche, che durarono una manciata di secondi ciascuna. Ma, mentre il mio fuoco era troppo lento, quello del pilota inglese era perfettamente calibrato. L'aereo fu scosso più volte e udii dei tonfi mischiati a un rumore metallico. Ero stato colpito al motore e al radiatore. Un pezzo dell'ala sinistra si staccò senza preavviso. All'improvviso il motore iniziò a gripparsi, emettendo una scia di glicole vaporizzato. La lancetta dell'indicatore della temperatura del liquido di raffreddamento s'impennò fino a centoventi gradi. L'intera cabina di pilotaggio puzzava di bruciato. Riuscii, però, a perdere quota delicatamente e a portarmi nei pressi della costa. Poi effettuai un atterraggio d'emergenza vicino a Boulogne. Il perno dell'elica era avvolto ormai dalle fiamme, aprii il tettuccio spingendolo lungo la guida, strappai la cintura e balzai fuori dall'aereo. Iniziai a correre come un disperato, come se avessi avuto il fuoco sotto i piedi. Nell'istante in cui mi voltai, le fiamme si erano spinte fino al serbatoio del carburante e al compartimento delle munizioni: una spettacolare esplosione sollevò alcune parti dell'aereo fino a sessanta metri da terra, demolendo completamente il velivolo. Se non altro, io ero ancora vivo. [1]"

Con la stessa velocità con cui lo scontro era iniziato, così si concluse.

I Bf-110 mutarono rotta e rientrarono alla base seguiti a loro volta dai Bf-109, poiché molti piloti si lamentavano del livello di carburante sceso a livelli minimi. Ormai il convoglio era scomparso nel Canale e anche gli inglesi, invece di lanciarsi all'inseguimento, decisero di rientrare. Tutto era tornato come prima. Se non fosse stato per qualche pezzo di aereo ancora galleggiante, un osservatore esterno difficilmente avrebbe ipotizzato che lì si fosse svolto il primo grande scontro tra la Luftwaffe e la RAF.

La tattica di Kesselring e Bonte

L'esperimento era andato a buon fine. Con sette Hurricane abbattuti, nove dei suoi aerei distrutti, quattro danneggiati e solo un mercantile affondato, Kesselring poté ritenersi più che soddisfatto, soprattutto dopo aver saputo che tutti gli equipaggi tedeschi erano riusciti a salvarsi, in un modo o nell'altro.

Quella domenica, egli aveva dimostrato ai suoi sottoposti la strategia per i giorni futuri. Egli pianificò, infatti, di attirare la RAF ad accettar battaglia in condizioni completamente favorevoli ai te-

deschi: ciò che in particolare gli premeva era ridurre la distanza tra le basi aeree e i luoghi degli scontri. Fece presente al suo Stato Maggiore che l'intenzione principale sarebbe stata quella di annientare gli Hurricane e gli Spitfire nel cielo e, contemporaneamente, di chiudere lo Stretto di Dover al passaggio delle navi inglesi, così da preparare il terreno per l'invasione. Queste manovre preliminari non sarebbero servite solo per ottenere la superiorità navale (questa ancora da discutere) e aerea sulla zona, ma Kesselring le avrebbe sfruttate per lanciare l'amo dell'inganno tra i servizi segreti britannici con la speranza di indurli a credere che alcune attività sarebbero state un'anticipazione dell'invasione. Ad esempio, per il traffico aereo negli aeroporti della Francia settentrionale, quella controllata militarmente dalla Wehrmacht, si sarebbe tentato tutto il possibile per far sembrare i grandi spostamenti di velivoli come un qualcosa di innocuo, come dei semplici trasporti riservati al commercio o dei trasferimenti logistici.

Anche il commodoro Friedrich Bonte, comandante supremo delle flottiglie di cacciatorpediniere, si trovò in perfetto accordo con l'idea di Kesselring e gli assicurò che avrebbe fatto credere agli inglesi che i convogli tedeschi, operanti nel Baltico, nello stretto di Skagerrak e nella Manica, avrebbero avuto uno scopo tutt'altro che bellico. Nel frattempo, come conclusero i due, il climax dell'intensità dei movimenti avrebbe raggiunto il suo picco nel mese di agosto. Insomma, era necessario camuffare le manovre belliche con scuse plausibili e cercare di mostrare agli inglesi che la preparazione per il 'Leone Marino' sarebbe avvenuta in tempi molto più lunghi rispetto alla realtà.

Seguendo sempre il piano d'inganno, dopo che Bonte propose di trasferire alcuni cacciatorpediniere a Cherbourg, le Havre e Boulogne, cosa che il 'sorridente Albert' accettò con molto entusiasmo, le puntate aereo-navali sarebbero state impiegate per ottenere la supremazia totale sullo Stretto di Dover.

Kesselring e Bonte ritennero giustamente di non abusare delle capacità dei piloti e dei marinai per allarmare i difensori dell'isola onde evitare l'insorgenza di qualche sospetto. Era necessario farli precipitare in un senso di falsa sicurezza, farli credere tutto il contrario della realtà.

Qui, però, i due fecero un buco nell'acqua poiché ormai le alte cariche delle forze armate britanniche erano in grado di leggere il 60% dei messaggi in codice tedeschi, cifrati dalle macchine Enigma, che essi stessi consideravano inattaccabili. Kesselring riponeva grande fiducia in quell'aggeggio e non avrebbe mai immaginato che gli inglesi fossero riusciti, con l'aiuto di tre polacchi in precedenza, a decifrare tonnellate di messaggi. Questo anche perché, durante gli interrogatori, nessun prigioniero aveva mai parlato di Bletchley Park o di cosa accadesse in quella località. In più, i raid aerei e navali avrebbero fornito ai servizi della protezione civile le occasioni per addestrarsi e impratichirsi, per trovare punti deboli all'interno delle organizzazioni e cercare una via per risolverli. Tanto per fare un esempio, già dopo la terza incursione notturna operata da una squadriglia di Heinkel He-111 senza scorta, i civili inglesi presero l'abitudine di scendere nei rifugi antiaerei, anche in pigiama, piuttosto che affacciarsi alla finestra e godersi lo spettacolo delle bombe cadenti e delle esplosioni.

Come già aveva effettuato in precedenza a proposito dei raid notturni, anche qui Kesselring introdusse il sistema della rotazione quotidiana delle sue unità in maniera tale che tutti gli equipaggi avrebbero avuto almeno un'occasione per dimostrare il loro valore in un combattimento e per prepararsi agli scontri più impegnativi che avrebbero avuto luogo durante la battaglia d'Inghilterra.

Con lo slancio della produzione aereonautica, e con questo non si intendono solamente nuovi modelli di aerei che uscivano dalle fabbriche ma anche motori, carrelli, cupole di vetro, pezzi delle fusoliere, timoni di coda, eliche, parti meccaniche e tutti gli strumenti necessari per effettuare la manutenzione all'aperto e ridurne il tempo già breve di per sé, Kesselring calcolò che avrebbe potuto mantenere un rateo di perdite pari a 4:1 per almeno due settimane. Due settimane, senza contare la perdita degli equipaggi o la loro cattura, per mandare in tilt l'industria bellica britannica ovvero portare a termine un compito per il quale gli aerei tedeschi non erano stati progettati: l'offensiva strategica sull'Inghilterra.

Quello, e non lo *Studie Blau*, sarebbe servito a vincere la battaglia.

Ingannare, mascherare e nascondere sarebbero stati i tre imperativi necessari per occultare l'idea di un'invasione. Ma come? Poiché sarebbe stato praticamente impossibile mimetizzare centinaia di

camion, depositi, aerei, navi, carri armati, mezzi da sbarco e quant'altro, Bonte avanzò la proposta, sfruttando l'esperienza del 23 giugno, di impiegare i cacciatorpediniere e magari anche qualche incrociatore leggero a difesa dei porti selezionati per le operazioni d'imbarco. Inoltre suggerì di raggruppare la contraerea, sotto il controllo della Luftwaffe, a salvaguardia dei principali centri nevralgici dai quali sarebbe dipesa l'operazione d'invasione.

Kesselring accettò molto volentieri la prima parte dell'offerta: in questo modo, la protezione dei porti di Rotterdam, Anversa, Ostenda, Dunkerque, Calais, Boulogne, le Havre e Cherbourg sarebbe stata affidata alla Kriegsmarine e lui avrebbe avuto un problema in meno di cui preoccuparsi. Non fu invece molto concorde sulla seconda proposta: "Non è tanto per una questione logistica che io non voglio concentrare la Flak attorno a specifici obiettivi, ma è più un problema legato sempre al fatto che non dobbiamo far sorgere tra gli inglesi il sospetto che l'invasione sia imminente. Se concentrassi la contraerea a protezione esclusivamente di specifici obiettivi militari, un ricognitore nemico, che individuasse un tale assembramento di cannoni o che perlomeno si trovasse in un intenso fuoco di sbarramento, potrebbe pensare che, in quel punto, vi sia nascosto qualcosa d'importante, qualcosa di grosso. Dopo i ricognitori, potrebbe verificarsi un'impennata delle visite di bombardieri, che già stanno tentando di avventurarsi sempre di più nella Ruhr. Un'alternativa, invece, potrebbe essere quella di impiegare almeno due *Jagdgeschwader* in azioni di pattuglia, notturna e diurna, sopra la costa del Passo di Calais mentre la Flak resterebbe omogeneamente distribuita nella regione."

Kesselring, però, non sarebbe stato solo nel condurre questa strategia. Sul suo fianco sinistro, in Normandia e Bretagna, era stata infatti schierata la *Luftflotte* 3 di Sperrle. Già a partire dal 14 giugno, l'Heer dichiarò che avrebbe potuto fare anche a meno dell'aviazione e così, dalle basi in Germania, gli aerei di Sperrle iniziarono un progressivo ma lento trasferimento verso i territori occupati.

Dal 19 giugno, giorno in cui Cherbourg e Brest furono occupate dai conquistatori, iniziarono a giungere i primi *Gruppen*. Poi, in seguito al consiglio di Kesselring, che divenne un ordine di Göring, Sperrle fu obbligato a spostare con la massima priorità gli stormi di caccia (JG 2, JG 27 e JG 53) e solo in seguito fu autorizzato al trasferimento dei *Kampfgeschwader* sotto il suo comando. Le basi aeree normanne e bretoni avevano avuto il vantaggio di essere state occupate senza colpo ferire ma, comunque, la maggior parte delle strutture andavano riconvertite a favore della Luftwaffe.

Ricevendo un rapporto dettagliato di come procedevano i lavori e di quanti materiali riuscivano a giungere dalla Germania, Sperrle comunicò a Kesselring che i tre *Jagdgeschwader* sarebbero stati operativi non prima del 26 giugno mentre per i bombardieri si sarebbe dovuto aspettare almeno fino al 3 di luglio. Contemporaneamente, ma questo già prima dell'offensiva verso Dunkerque, la *Luftflotte* 5 del generale di squadra aerea Hans-Jürgen Stumpff, aveva già stabilito il suo quartier generale a Stavanger e stava predisponendo i suoi effettivi per sondare le difese inglesi in Scozia e nell'Inghilterra settentrionale.

Rimaneva ancora una questione aperta: Kesselring avrebbe dovuto contemporaneamente rallentare fino all'annullamento il traffico mercantile britannico e affrontare la RAF in combattimento. Tuttavia, si avvicinava il mese di luglio e le condizioni atmosferiche in quel periodo non avrebbero permesso ai piloti di sfruttare il vantaggio tattico contro gli inglesi. Sarebbe allora servito un valido aiutante in grado di confrontarsi contro i mercantili. Poiché i cacciatorpediniere di Bonte sarebbero rimasti nei porti a difenderli dai possibili raid britannici insieme ad alcune squadriglie di caccia, a chi chiedere aiuto?

Il buon comandante supremo delle flottiglie di cacciatorpediniere venne incontro al generale di squadra aerea contattando il comandante delle S-boot, il capitano di vascello Hans Bütow, il quale preparò e trasferì quattro delle sei flottiglie di torpediniere disponibili: la 1ª e la 2ª arrivarono il 30 giugno nel porto di Cherbourg, la 3ª e la 4ª gettarono l'ancora cinque giorni dopo. Adesso Kesselring avrebbe potuto ufficialmente dare il via alla lotta di annientamento.

Ora dopo ora e giorno dopo giorno, i raid sulla versione di quello effettuato al convoglio 'Bread' si sarebbero estesi lungo tutta la costa meridionale e orientale mentre non sarebbero cessati i saltuari e sporadici bombardamenti notturni, alla ricerca nell'entroterra di qualche valido bersaglio come gli

impianti della Roll-Royce a Derby, le fabbriche di munizioni per aerei a Coventry, gli stabilimenti della Morris Motor a Oxford e Cowley o le officine di Spitfire di Castle Bromwich vicino a Birmingham.

La *Kanalkampf* tra Luftwaffe e Kriegsmarine

La notizia dell'attacco tedesco al convoglio 'Bread' e il successivo rapporto dell'abbattimento supposto di tredici aerei della Luftwaffe contro soli sette della RAF fece presagire a Dowding che la grande sfida era cominciata. Tuttavia, un terribile dilemma lo assillava: impegnare i caccia per proteggere i convogli o perdere le navi? Le merci trasportate dalle navi sarebbero potute essere trasportate nell'entroterra tramite le linee ferroviarie ma l'Ammiragliato ordinò che i convogli continuassero a salpare attraverso il Canale per una questione di prestigio nazionale.

Dowding fu allora costretto ad accettare la protezione dei convogli ma lo avrebbe fatto con il minor numero di caccia possibili. Non si sarebbe, però, immaginato un'offensiva di così larga scala in così poco tempo: verso mezzogiorno del 23, un convoglio partito da Southend, diretto a Tynemouth e scortato da due cacciatorpediniere, fu preso d'assalto da quindici He-111 del KG 53 quando si trovava al largo della costa, dopo solo due minuti di navigazione. Gli attaccanti, trovandosi al di fuori del raggio d'azione dei radar della CH, poterono agire indisturbati e affondarono tre mercantili. La sera stessa invece le petroliere *Tascalusa* e *Chancellor* furono attaccate da otto Ju-88 del II./KG 76 a bassa quota mentre erano ancora ancorate al porto di Falmouth e, contemporaneamente, un convoglio che navigava nei pressi dell'Isola di Wight fu dapprima mitragliato dall'alto da una coppia di Bf-110 del ZG 26 per poi essere danneggiato dai Ju-88 del III./KG 54.

Kesselring, illuso dalla vittoria del mattino, aveva ordinato ulteriori missioni di ricognizione lungo la costa orientale e meridionale e aveva in seguito selezionato gli squadroni sopracitati affinché attaccassero qualsiasi nave individuata.

Dowding, invece, lo stava già aspettando e aveva preparato per lui una brutta sorpresa.

Non appena le stazioni radar diramarono l'allarme che i bombardieri si stavano avvicinando, gli Hurricane e gli Spitfire si levarono in volo per intercettare le formazioni tedesche. Sebbene i piloti inglesi non fossero riusciti a portarsi a una quota superiore a quella dei bombardieri, seppero cogliere l'occasione letteralmente al volo per attaccare gli aerei privi di scorta. I piloti tedeschi maledissero l'assenza dei 109 e i loro attacchi furono vanificati. La consueta tecnica di volare tutti vicini per sfruttare le mitragliatrici leggere fu annullata dagli attacchi che i piloti della RAF eseguivano nel punto cieco delle formazioni tedesche, e cioè nella parte inferiore. Per la prima volta dall'inizio degli scontri del 10 maggio, la RAF non subì alcuna perdita mentre riuscì a infliggere un duro colpo alla Luftwaffe con 17 aerei abbattuti, 8 danneggiati e 2 equipaggi completamente uccisi.

Il secondo esperimento di Kesselring si era dunque concluso con un completo fallimento. Egli, però, seppe far tesoro del suo errore e dedusse che per le successive offensive aeree tutte le squadriglie di Heinkel, Dornier e Junker sarebbero state accompagnate da un numero di caccia di scorta almeno il doppio di quello dei bombardieri presenti.

Nella notte tra il 23 e il 24 giugno, gli aerei tedeschi fecero la loro comparsa su Birmingham dove, in una sola ondata, danneggiarono gravemente un'importante industria di pneumatici che, dopo essere stata assoggetta dalla RAF, aveva spostato la sua produzione dal mercato automobilistico civile a quello militare, occupandosi principalmente di pneumatici per aerei.

A partire dal mattino del 24, l'intensità dei raid subì un'impennata verso l'alto. Il primo convoglio a diventare la vittima del nuovo giorno era formato da ventidue navi mercantili scortate da tre cacciatorpediniere. Questa volta a fare la loro apparizione sulla scena furono i Ju-87 che si abbatterono in tre ondate sulle navi britanniche, affondandone quattro e incendiandone due, tant'è che queste ultime dovettero essere ritirate a Poole.

Al largo di Tyneham, un ulteriore convoglio subì un'incursione mista composta da Bf-110, Do-17 e Ju-87, tutti accuratamente scortati da un'ottantina di Bf-109. I piloti inglesi ripresero la vecchia strategia utilizzata con molta efficacia il giorno prima: volare a una quota inferiore a quella del nemico e, una volta individuata la formazione, puntare contro di essa avvicinandosi dal basso in maniera da colpire il ventre degli aerei tedeschi. Ma gli aviatori di Kesselring avevano imparato la le-

zione e i Bf-109, non appena entrarono in contatto visivo con i caccia della RAF, piombarono su di loro a tutta velocità.

Questa capacità di scendere in picchiata o di cabrare senza mettere in stallo l'aereo era una singolarità del motore dei caccia tedeschi: infatti il Daimler Benz DB 601 funzionava tramite un meccanismo di iniezione che garantiva un afflusso sempre costante di carburante al motore.

Cosa differenziava allora Spitfire e Messerschmitt? Tre erano i fattori da prendere in considerazione: la virata, la picchiata e la cabrata. La virata si misura in g e, maggiore è l'accelerazione, più stretta è la manovra. Più è stretta la virata e più è facile sorprendere il nemico alle spalle e abbatterlo. Spinto ai suoi limiti, lo Spitfire raggiungeva 2.8 g mentre il Messerschmitt solo 2.4 g. Quindi, gli inglesi avevano un punto a favore.

Nella picchiata, gli aerei ricevevano la medesima accelerazione di gravità ma il caccia inglese aveva il problema di non avere un'alimentazione a iniezione e un motore a carburatore provocava una riduzione di potenza nel caso di brusche manovre. Per prepararsi a picchiare, lo Spitfire perdeva tre secondi che, in un duello aereo, avrebbero fatto la differenza.

La cabrata, infine, era importante per il caccia per portarsi sopra l'obiettivo. Gli aerei monomotore della Luftwaffe avevano un tempo di salita di 60 m al secondo maggiore dell'avversario. Quindi, se lo Spitfire era in grado di aggirare più velocemente il nemico, il Bf-109 poteva picchiare e cabrare più in fretta del suo antagonista inglese. Gli Hurricane, oltre a essere di qualità inferiore agli Spitfire, avevano una scarsa accelerazione e i comandi dell'aereo rispondevano lentamente. Erano molto affidabili quando erano impiegati in voli pressoché orizzontali ma condurre una battaglia così avrebbe significato finire dritto nel mirino dei tedeschi.

Il bombardiere Ju-87 'Stuka' era stata la novità introdotta con la campagna di Polonia, definito anche 'l'artiglieria volante' della guerra lampo. Ma aveva un punto debole: al termine della picchiata, dopo aver rilasciato la bomba, il pilota era quasi privo di sensi a causa della forte accelerazione. A oltre di 160 km/h e a 300 m di quota, la picchiata veniva interrotta dal pilota automatico. Così in basso, privo del supporto delle truppe di terra, lo Stuka fu subito adocchiato come un bersaglio facile per la caccia britannica. Gli Heinkel He-111 e i Dornier Do-17 erano dei buoni bombardieri ma, specialmente il primo, erano lenti, vulnerabili al fuoco nemico se privi di scorta o se non in formazione ravvicinata, e non in grado di trasportare un carico di bombe sufficientemente distruttivo se non impiegati in grandi squadriglie.

Il migliore aereo da bombardamento rimaneva dunque il Junker Ju-88, un aereo versatile, in grado di compiere attacchi di precisione come il Ju-87 ma meglio difendibile: poteva trasportare bombe da 1.000 kg e, una volta rilasciato il suo carico, era addirittura più veloce dello Spitfire. I numeri delle perdite del 24 parlano chiaro: 3 Spitfire e 5 Hurricane furono abbattuti contro solo 4 Bf-109.

Un ruolo di cruciale importanza fu rivestito dalle operazioni di stesura di larghi campi minati, effettuate sia dalla Luftwaffe sia dalla Kriegsmarine, non tanto per fermare i convogli britannici quanto più per delimitare i confini navali dell'invasione: da Cherbourg all'Isola di Wight e da Dunkerque a Deal.

Benché la Luftwaffe possedesse un centinaio di Heinkel He-115, idrovolanti affidabili e molto precisi che, pur avendo un carico limitato, già dal 3 settembre 1939 si erano distinti per le loro operazioni di minamento dell'estuario del Tamigi, il capitano di vascello Friedrich Ruge, il comandante supremo della flotta dei dragamine (e anche posamine), insistette affinché la Kriegsmarine portasse a termine quel compito. Le operazioni iniziarono con grande enfasi in concomitanza con l'inizio dell'offensiva aerea contro i convogli, proprio per evitare che la RAF riversasse il suo potenziale contro la flotta tedesca.

La Kriegsmarine puntò molto sul dispiegamento dei campi minati a tal punto che, oltre ai regolari posamine in servizio, molte altre imbarcazioni furono improvvisate come tali: cacciatorpediniere, S-boot, vaporetti e dragamine iniziarono a deporre nel Canale le famigerate mine navali EMG, mine a contatto particolari. Il tratto di 100 km che separava Cherbourg dal faro di Santa Caterina e che rappresentava il vertice meridionale dell'Isola di Wight fu selezionato per la disposizione del campo minato conosciuto come *Anton*. Invece *Cesar*, il campo minato che sarebbe stato posato all'estremità orientale dello Stretto di Dover, avrebbe ricevuto un numero di mine triplo rispetto al

primo, secondo la convinzione che la maggior parte della Royal Navy sarebbe potuta arrivare dal Mare del Nord.

Gli He-115, grazie alla loro versatilità, avrebbero minato invece i canali che dai porti britannici conducevano alla Manica: l'Isola di Brownsea, l'Isola di Wight e gli ingressi dei porti di Poole, Southampton, Portsmouth e Dover. Questi campi minati non erano semplicemente delle lunghe file di ostacoli ma erano delle vere e proprie cinture che contenevano mine di vario tipo. Nonostante i grandi sforzi compiuti dai marinai, ben presto Ruge si rese conto che sarebbero servite delle contromisure per evitare che il nemico ripulisse il giorno successivo le mine posate dai tedeschi. I cacciatorpediniere britannici rappresentavano ancora una minaccia perché controllavano ancora buona parte del Canale e durante il crepuscolo serale uscivano dai porti, mettendo a rischio le operazioni di posa e la vita dei marinai. Di giorno, invece, la situazione diveniva problematica se, per puro caso, nella zona da minare passava un convoglio le cui navi di scorta avrebbero potuto affondare i posamine tedeschi. Peggio ancora se vi era un attacco aereo in corso, poiché i bombardieri attaccavano indiscriminatamente qualsiasi nave individuata.

Quindi cosa si poteva fare, nel minor tempo possibile, per difendere i campi minati *Anton* e *Cesar*? La proposta di Ruge fu semplice: si sarebbero impiegate delle boe per prevenire il taglio del cavo dell'ordigno, dispositivi esplosivi per evitare qualsiasi tentativo di spazzare via il campo e le mine magnetiche nascoste sotto il pelo dell'acqua, in maniera che detonassero qualora un dragamine si fosse avvicinato troppo. Anche se le navi fossero state ricoperte di legno per neutralizzare gli ordigni magnetici, non si sarebbe potuto ricoprire i dispostivi di taglio e di conseguenza le mine avrebbero potuto 'avvertire' la loro presenza.

Un altro problema sorse con le condizioni del Canale poiché le correnti e le maree avrebbero reso inefficaci le classiche mine ad attracco sul fondale. Fu così sviluppata la *Gezeitenmine*, o mina della marea, congegno esplosivo galleggiante legato a una boa libera di muoversi ma che avrebbe potuto essere individuata se un osservatore si fosse avvicinato troppo.[2]

I danni provocati dai campi minati tedeschi, assieme a quelli provocati dai raid di precisione della Luftwaffe, non passarono inosservati all'Ammiragliato che iniziò a fare pressione a sua volta su Dowding. La situazione in cui la RAF si era trovata alla fine di giugno non era delle migliori. Anche se in quel mese furono prodotti 446 caccia e ne furono riparati almeno 250, i vari scontri che si protrassero dal 23 avevano visto i suoi caccia sempre in svantaggio tattico e numerico. Le perdite di aerei in una settimana avevano già raggiunto le centoventi unità mentre la mancanza di un valido sistema di salvataggio aveva provocato la perdita di cinquantaquattro validi piloti. I tedeschi, invece, avevano un'invidiabile strategia per recuperare i loro equipaggi abbattuti (e, se capitava l'occasione, anche quelli di Dowding), tramite degli idrovolanti biplani Heinkel He-59 C che, da ricognitori e posamine, furono convertiti a velivoli di salvataggio, camuffati abilmente con le insegne della Croce Rossa, ben visibili sulla fusoliera. Questa tattica infastidì presto gli inglesi che iniziarono di conseguenza ad abbattere qualsiasi aereo portasse la coccarda della Luftwaffe sul timone di coda, prestando poca attenzione ai simboli presenti sul velivolo, come le croci rosse o altri segni convenzionali, che potevano far sembrare l'aereo un semplice e comune idrovolante ad uso civile.[3]

L'idea di trasferire il 30% dell'11º Gruppo negli aeroporti più prossimi alla costa (in modo particolare quelli di Hawkinge e Manston) per garantire all'Ammiragliato la scorta dei caccia si rivelò fallimentare: mentre i tedeschi avevano tutto il tempo per portarsi alle quote desiderate, gli inglesi, una volta ricevuto l'allarme, non sarebbero mai riusciti a intercettare a dovere gli attaccanti. In più, Dowding ipotizzò che gli aeroporti gremiti di aerei avrebbero attirato come calamite i bombardieri di Kesselring se i suoi ricognitori avessero individuato gli spostamenti.

Nonostante l'esperienza accumulata dagli operatori radar durante gli attacchi diurni, capitava ogni tanto che qualche aereo tedesco arrivasse del tutto inosservato. Un fatto come questo accadde il 30 giugno quando una *Kette* di Do-17 P, volando a bassa quota, sopraggiunse sull'aeroporto di Lympne, immortalando ben ventidue caccia schierati sul bordo della pista. Tutti i militari presenti in quella base aerea s'immaginarono che il giorno seguente tutta la Luftwaffe sarebbe precipitata su loro. Ma, almeno quella volta, non accadde niente. Gli aerei tedeschi furono nuovamente impegnati a colpire i convogli ma questa volta non sarebbero stati soli.

Le batterie di Todt entrano in scena

I lavori di costruzione dei bunker, dell'installazione dei cannoni e del raccoglimento delle munizioni erano stati portati avanti con una lotta disumana, provocando la morte di ben trenta lavoratori tra prigionieri di guerra ed ex-internati nei campi di concentramento.

Sotto la sorveglianza delle perfide SS, la gente lavorava dodici, quattordici, diciotto ore al giorno trasportando cemento, acqua, calce, legno, reti mimetiche, granate e quant'altro e manovrando macchinari e gru per spostare i cannoni in condizioni atroci tant'è che Todt stesso, in una visita che compì il 15 giugno, si lamentò pesantemente con von Brauchitsch riguardo alle condizioni in cui si trovavano i costruttori. Il comandante in capo dell'Heer gli rispose che tutto ciò era necessario per accelerare i tempi di allestimento dei cannoni ma promise che avrebbe garantito ai lavoratori tre giorni di licenza e raddoppiato loro le razioni dei pasti. I risultati furono impressionanti: quasi una quarantina di cannoni fu pronta all'uso per il 1° luglio ma i vertici dell'Heer non vollero perdere tempo con la loro inaugurazione.

Poco prima dell'alba del 2 luglio, le sirene di Dover e Folkestone iniziarono a suonare, emettendo i loro ripetitivi lamenti. Ormai la gente sapeva già che cosa le aspettava.

Nel grande porto, quello più occidentale, molte persone si riversarono nella Folkestone Road e attesero l'arrivo dei ricognitori tedeschi. Invece dei soliti Do-17 P, quella mattina arrivò un Ju-88 a bassa quota, che iniziò a disegnare nel cielo delle circonferenze tendenti a ellissi per trovare l'angolazione ideale per le fotografie. I presenti lo guardarono come se si fossero trovati a uno spettacolo o a un circo. Poi il ricognitore si spostò verso Folkestone per scomparire all'orizzonte. Dopo tre minuti, fu dato il cessato allarme e la gente che non era stata evacuata, ormai sveglia, si apprestò a iniziare le normali attività quotidiane. Qualcosa di veramente inspiegabile accadde di lì a poco: una fragorosa esplosione che fece tremare la terra si levò da Pencester Gardens. Coloro che si trovavano nei paraggi furono assaliti da un mix di sorpresa e terrore mentre in quelli che si erano abituati a vivere con le bombe che esplodevano nel porto e le sirene che strillavano nel cuore della notte crebbe un certo sospetto.

Sapevano che cosa si provava quando sentivano il suono dell'allarme, quando i bombardieri sorvolavano le loro case, quando gli Stuka si abbattevano sulle navi a poca distanza da loro, quando le bombe cadevano e si schiantavano al suolo, quando lo shock pervadeva i superstiti dopo le esplosioni e durante le procedure di salvataggio.

In quei casi, tutti correvano nei rifugi sotterranei o nelle trincee comuni scavate nelle periferie della città. Quando veniva dato il cessato allarme, si procedeva alla rimozione degli eventuali detriti che ostruivano le strade e, dopo, tutti si prendevano cinque minuti per festeggiare il fatto di aver superato insieme gli effetti della paura. Invece, quell'esplosione sembrò diversa a tutti coloro che ormai erano abituati. Nel cielo non era apparso alcun aereo tedesco e il rumore dei motori ad elica non si era fatto sentire. Cinque minuti dopo, un'altra esplosione mandò in mille pezzi lo yacht *Amulree* e sollevò una torre d'acqua di cinquanta metri nel porto di Dover. I più attenti e i più veterani capirono che la città era sotto il fuoco delle batterie tedesche e, quando piovve la quarta salva, iniziò a spargersi la voce che i tedeschi stessero effettuando dei tiri di prova per prendere di mira il porto.

Le autorità navali di Dover si videro allora costrette a trasferire altrove tutto il naviglio presente nel porto, per salvaguardare almeno parte della flotta. Mentre le granate tedesche cadevano a intervalli regolari ma in posti sempre diversi, gli uomini della guarnigione di Dover si allertarono e prepararono le batterie costiere per rispondere al fuoco; quando, però, videro che i loro proiettili finivano dritti nell'acqua, fecero tacere i cannoni. Sarebbe stato tutto inutile rivelare la posizione delle artiglierie ai puntatori dell'altro lato del Canale.

Il giorno del destino

Gli avvenimenti che accaddero il 4 luglio e le loro conseguenze segnarono un punto di svolta per la realizzazione dell'Operazione 'Leone Marino'.

L'OA-178, 'OA' per 'Outward Bound, rotta A', era un lento convoglio formato da 53 transatlantici adibiti a trasporto merci diretto a Sydney, Nuova Scozia (in Canada). Tra di esse vi era anche

l'*Hartlepool*, una grossa e sbuffante nave mercantile, al comando del capitano William Rogerson, che si trovava più avanti rispetto alle altre.

Rogerson annotò nel diario di bordo: "Le navi avevano impiegato mezz'ora circa per mettersi in un'unica lunga fila. Infine, ci eravamo messi in marcia verso lo Stretto di Dover. Dal ponte principale, guardando indietro, non era possibile vedere la coda di quel lungo convoglio che assomigliava a un serpente. La nostra unica scorta era costituita da una corvetta, la *HMS Clarkia*, che era stata armata fino ai denti e fino al limite della sopportazione con un cannone da quattro pollici e quattro mitragliatrici antiaeree. Quando la testa del convoglio si avvicinò a North Foreland qualcuno gridò: 'Allarme! Aerei a ore undici alte!' Tutti si portarono sul parapetto di babordo e iniziarono a scrutare il cielo. All'orizzonte apparve un puntino nero mentre si iniziava a percepire in lontananza il rumore delle eliche. Man mano che si avvicinava, quel puntino prese la forma di un aereo bimotore che, presumibilmente, doveva essere tedesco. Non feci nemmeno in tempo ad annotarmi che tipo di velivolo fosse, che quello invertì la rotta e tornò indietro."

Il capitano alle 06.45 del mattino del 4 luglio era di nuovo sul ponte, camminando avanti e indietro per sgranchirsi le gambe. Durante la notte, senza che lui se ne fosse accorto, i timonieri delle navi avevano adottato una nuova formazione disponendosi in otto colonne di navi, fianco a fianco le une alle altre. Inspiegabilmente, però, il convoglio era fermo. Rogerson si fece dare spiegazioni e scoprì che un mercantile, il *Forfar*, era passato nei pressi di una mina magnetica facendola detonare. L'esplosione aveva aperto una piccola falla nello scafo della nave e durante tutta la notte i marinai avevano lottato disperatamente per chiuderla. L'*Hartlepool* aveva appena lasciato alle sue spalle lo Stretto di Dover ed era fermo lungo la costa meridionale dell'Inghilterra, anche se, come notò il capitano, il convoglio sembrava che stesse sostando più a sud rispetto alla rotta stabilita.

Dopo aver fatto colazione, egli misurò la quota di navigazione e scoprì con un'amara sorpresa che le navi si trovavano addirittura più a sud di quanto egli avesse potuto immaginare, quasi come se stessero sfilando davanti alla costa francese occupata. «Santi numi!» esclamò rivolgendosi all'ufficiale in seconda «Dovremmo riuscire a scorgere la spiaggia di Berck.»

Uscì di nuovo sul ponte e con il binocolo rivolse lo sguardo verso la costa occupata. La visibilità era ottima e fu in grado di vedere con chiara precisione Cap de la Hague. "Avremmo dovuto ruotare di 90° le navi verso nord invece di restare fermi così vicino al litorale francese. Iniziai a dubitare se tutto il convoglio ce l'avrebbe fatta a uscire indenne dal Canale."

Le preoccupazioni del capitano erano, infatti, ben fondate: la ricognizione, il radar e gli osservatori lungo la costa, che lavorassero per le batterie d'artiglieria o no, non si erano lasciati sfuggire quell'ammasso di cinquantatré navi che attraversava la Manica da est a ovest. Tutti i Ju-87 del StG 2 del maggiore Dinort furono allertati e con essi anche gli artiglieri del Passo di Calais, le S-boot della 1ª e 2ª flottiglia e i tre cacciatorpediniere che avevano gettato l'ancora a Cherbourg (*Z4 Richard Beitzen* e *Z11 Bernd von Arnim*) e a Le Havre (*Z30 Kurt Schneider*).

Gli uomini di Dinort avevano imparato la lezione dopo Calais e avevano leggermente migliorato le loro picchiate ma sapevano, come gli inglesi, che un mercantile sarebbe stato una preda più facile rispetto a un veloce cacciatorpediniere.

Adesso che le navi erano ferme, sarebbe stato un gioco da ragazzi. In gruppi da sei, gli Stuka si avventarono sul convoglio, sganciando bombe, prendendo di nuovo quota e preparandosi per un'altra picchiata. Tre navi furono colpite fra le quali proprio il *Forfar*, sul cui ponte iniziarono a divampare gli incendi. Le navi, piuttosto che riprendere la navigazione, restarono ferme e schierarono contro gli Stuka tutto il loro armamentario antiaereo.

Tre ordigni caddero nelle vicinanze dell'*Hartlepool* e altri dieci sollevarono grandi onde di spuma che investirono il mercantile. I marinai di Rogerson avevano preso posizione su un cannone da 4 pollici e avevano iniziato a bersagliare gli aerei di Dinort. Uno di essi, che aveva appena iniziato la procedura di ripresa della quota, fu colpito in pieno da un colpo dell'*Hartlepool*, avvolto dalle fiamme, e precipitò nel mare.

Il mercantile era stato fortunato a scampare agli attacchi aerei ma altre navi non lo erano state altrettanto. In mezzo alle trombe di Gerico degli Ju-87, si aggiunsero i tuoni delle batterie costiere tedesche. I cannoni da 280 mm della batteria *Grosser Kurfürst* eruttarono quattro granate ad alto

esplosivo che atterrarono nel bel mezzo del convoglio, schizzando acqua, marinai e parti di navi tutt'intorno a trecentosessanta gradi. In una sola ondata, tre navi mercantili erano scomparse mentre una quarta era stata spezzata in due per essere lentamente risucchiata nelle profondità della Manica.

A quel punto, il commodoro del convoglio diramò gli ordini di rimettersi in moto alla velocità massima e di virare di 40° a nord verso la costa britannica. L'operazione fu più facile a dirsi che a farsi.

Contemporaneamente, tutte le altre batterie tedesche erano entrate in azione e perfino gli obici da 105 e 150 mm, schierati quasi a ridosso della spiaggia, avevano puntato le bocche da fuoco contro la coda del convoglio, ancora nello Stretto. Guardando indietro dal ponte dell'*Hartlepool*, il capitano Rogerson assisté all'affondamento di due terzi del convoglio: "La testa e le navi che si trovavano più prossime alla costa britannica riuscirono a portarsi subito fuori dalla portata dei cannoni tedeschi. Le altre, ahimè, non furono così fortunate come noi. Con il binocolo riconobbi la *HMS Clarkia* che, per errore, si avvicinò troppo ad Ambleteuse. I puntatori nemici l'avevano messa nel mirino e, a intervalli sempre più ristretti, piombavano nelle sue vicinanze le granate tedesche. Riuscivo a malapena a intravedere i lampi degli spari: erano molto distinti ma non molto grossi, segno che il nemico aveva schierato i suoi obici lungo la costa. Una prima granata colpì la corvetta a poppa e probabilmente le danneggiò la sala macchine perché, di punto in bianco, la nave ridusse la velocità a circa cinque nodi. Ormai la sua corsa era giunta al termine: altre due granate centrarono la nave sul ponte, facendola fermare, e una terza sventrò la cabina di comando. La *HMS Clarkia* era ormai un relitto galleggiante in fiamme. Dalla costa arrivarono tre barconi e riconobbi i tipici elmetti dei soldati tedeschi. Si avvicinarono alle scialuppe di salvataggio che erano state calate in mare e fecero segno agli inglesi di seguirli. Coraggiosamente un marinaio, piuttosto che consegnarsi ai tedeschi, saltò nel mare e iniziò a nuotare verso il largo. Forse sperava di poter raggiungere a nuoto la spiaggia britannica ma fu raggiunto prima da una delle tre barche dei tedeschi. Vidi che un soldato gli urlò qualcosa ma non riuscii a leggere esattamente il suo labiale. Vedendo che l'altro continuava a nuotare, estrasse il suo mitra e iniziò a sparare delle raffiche nell'acqua. Presumibilmente colpì il marinaio alle gambe perché quando lo issarono a bordo erano ben visibili le tracce di sangue che erano colate lungo la fiancata della barca. Una fragorosa esplosione attirò la mia attenzione e quella del mio equipaggio verso le navi imbottigliate nello Stretto. Mentre navigavamo verso Dungeness, un grosso calibro aveva sollevato una colonna d'acqua che io stimai essere alta almeno cento metri. Il mercantile *Irene Maria*, fino a quel momento indenne, fu invece colpito alla prua di babordo. Mentre il suo equipaggio cercava di abbandonare la nave, alcuni bimotori tedeschi scesero di quota e mitragliarono tutto quello che si muoveva nell'acqua. Vidi che il *Britsum* e l'*Eastmore* facevano del loro meglio per districarsi in quel mare di relitti e navi in fiamme ma, nonostante i loro sforzi degni di lode, non riuscirono a raggiungere il resto del convoglio. Furono entrambi colpiti da proiettili sparati dall'artiglieria costiera nemica. Mentre ci stavamo allontanando, ritornò il silenzio in mezzo a quel cimitero di mercantili. Era uno spettacolo raccapricciante vedere quei giovani corpi che galleggiavano sull'acqua accompagnati dai resti di 35 mercantili distrutti o parzialmente affondati e dai quali enormi colonne di fumo si levavano verso il cielo e si dissolvevano nell'aria. Ricevetti un segnale di soccorso dal *Dallas City*, in cui mi avvisava che stava affondando e che era in fiamme. Quando l'ufficiale delle comunicazioni mi chiese quale risposta avrebbe dovuto dare, gli dissi di ignorare la richiesta di aiuto perché sarebbe stato un inutile sacrificio. Ordinai di procedere con la velocità massima verso Swanage nella speranza di trovare riparo avvicinandomi alla costa ma sopraggiunse un messaggio del commodoro che invitava tutte le navi a trovare rifugio presso il porto di Portland, dove la contraerea della città ci avrebbe sicuramente difeso."

Si trattava di una decisione presa in un momento di panico: se da un lato Portland era situata al limite del raggio d'azione degli Ju-87 di Dinort, dall'altro, se ciò che restava del convoglio OA-178 avesse continuato in quella direzione, sarebbe stato presto fuori dalla mischia.

Per permettere alle navi di raggiungere la destinazione, tre cacciatorpediniere (*Uncle Tom*, *Bloody Mary* e *Pandemonium*, tutti della classe F) avevano lasciato il porto di Southampton e si erano diretti verso est, per fornire copertura contro gli aerei e contro i possibili sottomarini naviganti nel Canale.

A circa 30 km da Brighton, la triade inglese incrociò i mercantili, disposti in tre colonne da sei, e comunicò loro tramite segnali luminosi che si sarebbe diretta verso lo Stretto per creare un diversivo che permettesse loro di rifugiarsi nella destinazione selezionata.

Alle ore 12.30, la flottiglia si era portata a metà strada tra Hastings e Berck: naturalmente, il loro movimento era stato seguìto senza interruzione dagli osservatori costieri fin da quando avevano superato Littlehampton.

Lo StG 2 fu allertato ma Dinort preferì consumare il suo pasto e riposarsi dieci minuti prima di entrare in azione. Fu invece fatto alzare in volo uno *Schwärm* di sei Bf-109 che individuarono i cacciatorpediniere britannici e iniziarono a volteggiare sopra come un vespaio. Gli inglesi, pensando che stessero per provocarli, spararono qualche colpo di avvertimento con la contraerea e subito i caccia tedeschi si ritirarono.

Le batterie costiere aprirono nuovamente il fuoco ma erano troppo distanti per colpire i bersagli e numerosi colpi risultarono molto imprecisi. Quando la situazione si calmò nuovamente, i cacciatorpediniere manovrarono per invertire la rotta e, in quel momento, entrarono in scena i Ju-87. Dovendo attaccare di nuovo dei cacciatorpediniere, Dinort aveva adottato la strategia della superiorità numerica e per farlo aveva chiesto supporto al StG 77 del maggiore Graf von Schönborn. In tutto, i tedeschi avevano messo in campo 36 Stuka tutti equipaggiati con le SC-500.

Gli aerei furono avvistati dalle vedette quando erano a circa quaranta secondi dall'impatto e, assieme ad essi, gli inglesi individuarono anche qualcos'altro: il cacciatorpediniere tedesco *Z30 Kurt Schneider* che, mollati gli ormeggi da Le Havre non appena ricevuta notizia dell'avvistamento, si era anch'esso precipitato nella Manica.

La situazione per gli inglesi si complicò nel giro di dieci secondi. Gli Stuka avevano iniziato le manovre in picchiata e le agghiaccianti sirene degli aerei avevano iniziato a stridere come unghie sulla lavagna. Il capitano di vascello Ludbert Starzel osservò quella grossa ondata di aerei mentre si abbattevano sui cacciatorpediniere britannici. Tutto lo scenario fu investito subito da grandi masse d'acqua che venivano sollevate dalle esplosioni, da lamiere contorte, da carburante e detriti di nave che venivano sparati in aria. In mezzo a quel trambusto, il *Pandemonium* aveva lanciato due siluri contro il *Kurt Schneider* ma il veloce cacciatorpediniere della Kriegsmarine era riuscito ad evitarli entrambi.

Mentre la nave si avvicinava, Starzel poté constatare con i suoi occhi che un cacciatorpediniere (il *Bloody Mary*) era stato affondato, che un altro era stato solamente colpito (l'*Uncle Tom*) e che l'ultimo non aveva riportato danni.

"Qui parla il maggiore Oskar Dinort del 2º *Stukageschwader*. Voi laggiù, mi ricevete? Passo."

"Qui è il capitano Starzel. Sì, maggiore Dinort, la ricevo forte e chiaro. Passo."

"Capitano, abbiamo colato a picco una nave e danneggiato un'altra ma la loro contraerea ci da più fastidio delle zanzare d'estate. Potete fare qualcosa? Passo."

"Non si preoccupi, maggiore. Consideri il lavoro già svolto. Passo e chiudo."

Il cacciatorpediniere tedesco ridusse progressivamente la distanza e quando si trovò a tiro, iniziò a martellare con i quattro cannoni da 150 mm le navi britanniche. Il *Pandemonium* fu colpito più volte ma non affondò subito mentre l'*Uncle Tom* ebbe modo di rispondere al fuoco, anche se, quando due sue salve atterrarono nelle vicinanze del *Kurt Schneider*, i colpi tedeschi lo spedirono sul fondale. L'ultimo superstite fu finito con quattro siluri.

I vertici della Kriegsmarine in Francia non si erano, però, accontentati di quell'azione da maestro e, su consiglio di Kesselring, quella sera Bütow promise che avrebbe fatto entrare in azione le S-boot.

Le cosiddette *Schnellboote* erano le migliori siluranti in servizio nella Marina tedesca. Quando i tre motori Daimler-Benz MB 501 venivano spinti al massimo, queste navi di trentacinque metri raggiungevano i 43 nodi di velocità e acquisivano una potenza indiscutibile. Possedevano due tubi lanciasiluri da 533 mm ma, normalmente, non portavano più di quattro siluri per non perdere tutti quei fattori che le avevano fatte etichettare come "i diavoli surfisti" perché, quando le S-boot viaggiavano ad alta velocità, cavalcavano le onde proprio come i surfisti.

Le *Schnellboote* della 1ª e della 2ª flottiglia avevano già partecipato alle operazioni a Dunkerque ma non avevano mai preso parte a un combattimento vero e proprio. Il 4 luglio ci sarebbe stata l'occasione che molti marinai aspettavano. Per migliorare le prestazioni e ridurre i vincoli del movimento, lo scafo delle navi della 1ª flottiglia giunta a Cherbourg era stato ricoperto di un fasciame in legno, in maniera da poter scorrere sui campi minati magnetici senza saltare in aria.

Alle 18.30, otto S-boot lasciarono i bacini del porto francese occupato e iniziarono a viaggiare verso nord, nel Canale, tutte in fila. La loro tattica d'attacco era piuttosto semplice: le siluranti avrebbero proceduto in fila e, quando si fossero avvicinate agli obiettivi da affondare, si sarebbero divise in *Rotten,* o coppie, termine tra l'altro in uso anche nella Luftwaffe. La coppia avrebbe allora attaccato insieme il bersaglio, dopo aver ridotto la velocità attorno ai 10 nodi. Questo era assolutamente necessario per sparare i siluri: se la barca avesse viaggiato a velocità eccessiva, la traiettoria del siluro ne avrebbe risentito; inoltre, la riduzione di potenza comportava il secondo vantaggio di non far sentire il rumore dei motori a orecchie indiscrete.

Mancavano venti minuti a mezzanotte quando ormai, a notte fonda, il faro di Anvil Point tracciò un raggio di luce che individuò nell'oscurità le sagome dei mercantili del convoglio OA-178.

Dalla cabina della *S-26*, il ventenne tenente di vascello Kurt Fimmen poteva vedere il pallido grigio ponte di prua che puntava verso il bersaglio. Il primo siluro lanciato passò a pochi metri dall'*Hartlepool* e s'incagliò nello scafo dell'*Elmcrest* senza esplodere. La *S-26* lanciò il secondo siluro e, questa volta, il tenente vide il mercantile inglese esplodere, illuminando così tutte le altre navi vicine.

Le radio delle siluranti brulicavano di messaggi mentre quelle inglesi tacevano. Le mitragliere britanniche, non vedendo i loro attaccanti, sparavano alla cieca e non colpirono neanche un assaltatore.

Le S-boot, al contrario, fecero una strage di precisione: sfruttando l'oscurità e il silenzio, si avvicinarono a meno di cinquanta metri dai mercantili individuati, spararono i siluri, aspettarono che questi esplodessero e poi ripartirono a tutto gas per ricaricare (in caso avessero avuto ancora munizioni a disposizione). Una dopo l'altra, le navi mercantili furono inabissate proprio davanti all'ingresso del porto di Portland. Più di 1.300 marinai furono raccolti in più viaggi dalle siluranti tedesche e, allo spuntare dell'alba del nuovo giorno, il convoglio OA-178 poteva dirsi completamente affondato.[4]

La Royal Navy si tira indietro

"Che cosa pensate di fare riguardo ai convogli che attraversano il Canale, ora che i tedeschi hanno il completo controllo della costa francese? Entrambi gli attacchi, dal cielo e dalle E-boot[5], hanno fatto sparire dallo scenario un intero convoglio di ben cinquantatré mercantili. La questione è seria."

Il messaggio di Winston Churchill fu passato all'Ammiragliato su un semplice pezzo di carta. La risposta fu consegnata sul medesimo pezzo di carta e fu molto semplice: "Lo Stretto di Dover non verrà più utilizzato in futuro come luogo di transito per i convogli mercantili navali. A causa delle elevate e costose perdite, le navi potranno transitare esclusivamente di notte, quando non ci sarà la luna piena. Tutte le imbarcazioni civili a Dover e Folkestone saranno evacuate immediatamente altrove mentre le navi da guerra saranno trasferite a Portsmouth."

Uno a zero per Kesselring. La scomparsa della maggior parte dei cacciatorpediniere, che non furono più avvistati dalla ricognizione già dal 6 luglio, da un lato permise alla Kriegsmarine di ottenere il controllo navale dello Stretto, con la conseguente intensificazione delle operazioni di minamento anche durante le ore diurne poiché i convogli dei rifornimenti adesso sarebbero potuti giungere con tutta tranquillità; dall'altro lato divenne una piccola sconfitta per la Luftwaffe perché, dal momento che la RAF non sarebbe più stata impiegata per difendere i convogli, era sorto il rischio di poter esser chiamati a combattere la guerra aerea sopra il territorio nemico. Tale prospettiva non piaceva a Kesselring perché sapeva bene che, se un pilota o un intero equipaggio fossero stati abbattuti, non ci sarebbe stato più modo di salvarli. Tuttavia egli considerò anche i lati positivi della faccenda: senza più navi nello Stretto, gli inglesi non avrebbero sicuramente notato l'accumulo dei mezzi da sbarco nei porti francesi e le loro operazioni di sminamento sarebbero state maggiormente

ostacolate dal fatto che i dragamine non avrebbero più potuto essere scortati dai caccia, esponendoli gravemente al rischio di essere silurati dagli U-boot o, peggio ancora, dalle S-boot. Come ulteriore difesa ai campi minati in estensione, Kesselring inviò continue pattuglie di He-115 agli ingressi dei porti della costa sud-orientale per intimorire qualsiasi avventuriero che avesse voluto navigare in quelle acque.

Come se non bastasse, la chiusura dello Stretto al naviglio fu male interpretata dallo Stato Maggiore e questo equivoco servì a forgiare altre convinzioni su come i tedeschi sarebbero sbarcati sulla costa orientale dell'Inghilterra: con lo Stretto chiuso, la Kriegsmarine avrebbe dovuto affrontare la Royal Navy esclusivamente nel Mare del Nord. Questa conclusione, però, non convinse pienamente il Premier.

"Perché mai sarebbero stati avvistati dei posamine o altre navi con l'intento di seminare un campo minato attorno all'isola di Wight?" "Si tratta di un enorme diversivo."

IX – IL TEMPO STRINGE

Preoccupazioni a Berlino

"Col paese unito, economicamente preparati e armati al sommo grado, entriamo in questo anno quanto mai risolutivo della storia tedesca… Possa l'anno 1940 essere quello decisivo! Qualunque cosa accada, sarà la vittoria nostra" aveva detto Hitler in un discorso pronunciato verso gli ultimi giorni del dicembre 1939.[1]

La vittoria a Dunkerque e la resa umiliante della Francia erano diventate la prova generale che le parole del Führer si stavano per avverare. Goebbels le aveva ampiamente sfruttate per creare in Germania il clima ideale per sopportare le restrizioni dovute alla guerra e, allo stesso tempo, per invogliare la popolazione a dare il massimo per sostenere lo sforzo bellico tedesco.

Il capo supremo della Germania, però, era cambiato, aveva perso quell'entusiasmo e quello slancio vitale che lo avevano caratterizzato durante i mesi di maggio e giugno, nonostante tutte le buone notizie che facevano presagire la fine imminente dell'Inghilterra. Il 4 luglio Hitler tenne un'importante riunione alla Cancelleria del Reich durante la quale si occupò degli argomenti più disparati: presentò una futura costruzione di una rete di infrastrutture in Polonia e parlò del trattamento da riservare ai prigionieri di guerra una volta finiti i lavori di rimessa in sesto dei porti, della Norvegia, di Suez, di Gibilterra, ma non fece alcun accenno né all'Inghilterra né all'Operazione 'Leone Marino'.

Non appena Halder introdusse il discorso, Hitler lo fermò e gli presentò il rapporto stilato dai servizi segreti circa le divisioni presenti in Gran Bretagna. «Signori – disse – inizio a dubitare che la scelta del fronte stretto sia stata la migliore.»

Due giorni prima Halder, von Brauchitsch e Raeder (Göring non era a Berlino quel giorno) erano venuti a conoscenza di quelle informazioni e si erano lasciati convincere dalla squadra dei nove che tutto sarebbe andato secondo i piani. Hitler tuonò, sfogando tutta la sua ira: «L'Abwehr ha effettuato una STIMA, tra l'altro INCOMPLETA, delle forze inglesi che ancora difendono la loro madrepatria. Su cosa si basano quelle valutazioni? DOVE sono disposte queste "congetturate" divisioni?» Hitler si fermò un attimo per riprendere fiato e poi continuò, sotto lo sguardo dei suoi generali, ancora più adirato e preoccupato: «È presente un alto rischio che l'intera operazione possa trasformarsi in una catastrofe di proporzioni apocalittiche. Supponiamo che gli inglesi abbiano trasferito il grosso delle loro forze proprio dietro al fronte tra Dover e… come si chiama l'altra città?»

«Si chiama Dungeness» rispose prontamente Halder.

«Ecco, tra Dover e Dungeness. Ora, non appena le sentinelle vedranno la nostra flotta d'invasione, mobiliteranno i carri armati e ributteranno in mare le nostre truppe come un mucchietto di segatura spazzato via da tre nonnette con la scopa!» Si era sfogato. Ma la sua preoccupazione era ancora visibile nei suoi movimenti.

Von Brauchitsch prese la parola. «Mio Führer, sulla base delle informazioni che siamo riusciti a ricavare fino ad oggi, posso confermarle che gli inglesi non possiedono delle riserve corazzate in zone che possano mettere a rischio l'invasione. Le fotografie delle missioni di ricognizione mostrano chiaramente i segni della presenza di artiglierie costiere ma dei carri armati non c'è neanche l'ombra. Mi scusi, che cos'è che la tormenta, mio Führer?»

«Questa è un'operazione rischiosa. Se lei la definisce un "normale attraversamento di un corso d'acqua", quasi come se si trattasse di un fiume, io la vedo invece come un assalto alla cieca.»

«Anche per l'invasione della Polonia, della Danimarca, della Norvegia e della Francia avevamo attaccato alla cieca. E, infatti, eccoci qua, vittoriosi come non mai.»

«Sì, ma questa volta è diverso. Intendo dire che con uno sbarco anfibio sull'Inghilterra, riusciremo a porre fine alla guerra in Europa. Se, però, lo sbarco dovesse fallire, la nostra reputazione crollerebbe, potrebbero intervenire gli Stati Uniti e dovremmo allora strangolare la Gran Bretagna tramite le colonie.»

«Come, mio Führer? L'Italia si è limitata a compiere qualche raid aereo sulla roccaforte di Malta e non sembra che le truppe italiane siano pronte per un'offensiva in Egitto.»

«Allora bisognerà pensare a delle manovre in Africa per mettere fuori gioco l'Inghilterra.»

«Mio Führer – si intromise Halder – non possiamo distogliere le nostre attenzioni dall'invasione. Ormai mancano poco più di due settimane. Sono stati fatti dei progressi che sono andati oltre le più rosee aspettative. I nostri soldati sono disciplinati e ben addestrati. Si stanno esercitando duramente per questa operazione e sono sicuro che non falliranno.»

Hitler aveva tutte le ragioni per essere preoccupato: era la prima operazione anfibia della Wehrmacht e, come tutte le prime volte, le probabilità di successo erano del 50%. Naturalmente, dal punto di vista di uno che si professava il Signore della guerra ma che non sapeva un minimo di strategia militare.

«Da lei – aveva proseguito Halder – e solo da lei potrà partire il via per l'Operazione "Leone Marino" e io so che non farà la scelta sbagliata.»

Per convincere il Führer a non gettare la spugna, i vertici dell'Alto Comando della Wehrmacht decisero di divulgare le notizie del piano ai comandanti delle divisioni che sarebbero sbarcate in Inghilterra. Fissarono una riunione il 7 luglio alla quale presero parte vari ufficiali di alto grado dell'Heer e della Kriegsmarine. Saltando i convenevoli, Halder spiegò loro, in un breve discorso, le motivazioni che avevano spinto il Führer a fare questa scelta e in seguito illustrò a grandi linee le basi essenziali del 'Leone Marino'.

Molti espressero le loro opinioni al riguardo: von Rundstedt sostenne, tutto in base all'esperienza in Francia, che gli inglesi non avrebbero ceduto tanto facilmente il terreno e che per marciare su Londra sarebbero state necessarie almeno tre o quattro divisioni panzer. Busch, invece, era dell'idea che un massiccio bombardamento d'artiglieria, terrestre e navale, avrebbe immobilizzato i difensori sulla spiaggia e, con un adeguato supporto dell'aviazione, la spinta verso l'entroterra non sarebbe poi stata tanto difficile. Altre opinioni furono annotate da Halder ma ce ne fu una, in particolare, che colpì particolarmente Hitler e fu quella esposta da uno dei suoi più fidi generali, Erwin Rommel.

«È davvero un piano ingegnoso e ben congegnato. Anche il minimo errore compiuto durante la traversata o nel momento dello sbarco potrà comportare una catastrofe. Ma una cosa è certa: se i paracadutisti riusciranno a rendere sicure le spiagge dall'interno, i nostri fanti e i veicoli corazzati non avranno alcun problema nell'aprirsi la strada tra le difese nemiche. Non appena i soldati avranno creato la testa di ponte, posso affermare con sicurezza che nulla potrà ributtarli in mare.»

Che cosa colpire?

Il clima di tensione che si era venuto a creare nella cancelleria di Berlino sembrò ripercuotersi pericolosamente anche al Passo di Calais. Kesselring si era accorto, con un sentimento di stupore mischiato a sospetto e timore, che gli inglesi avevano iniziato a reagire poiché durante la giornata del 5 luglio nessun convoglio attraversò lo Stretto e i suoi piloti non si alzarono in volo nemmeno una volta.

Con l'arrivo improvviso di Göring il 6 luglio al suo quartier generale avanzato a Wissant, in compagnia di Sperrle, egli credette che fosse arrivato il momento del cambio ma non fu così. Il primo era euforico per i brillanti rapporti che esaminava, il secondo invece nutriva un forte senso di gelosia poiché i suoi squadroni non avevano giocato un ruolo determinante nella battaglia dei convogli. Quando Göring chiese a Kesselring dei piani per il futuro, egli ammise apertamente di non averne la minima idea.

Adesso che la partita del Canale si era conclusa, quali sarebbero stati i prossimi bersagli?

Sperrle propose di organizzare un grandioso attacco aereo sugli aeroporti del Kent in maniera tale da mettere fuori uso, una volta per tutte, il sistema di difesa della RAF e di distruggere quanti più caccia possibile prima di ottenere la supremazia aerea; sia Bassenge che Wilhelm Speidel, capo dello stato maggiore generale della *Luftflotte* 2, però, rifiutarono questa proposta perché, se si fosse dato un unico grande colpo alle basi aeree dell'Inghilterra sud-orientale, gli inglesi avrebbero creduto che l'invasione sarebbe avvenuta prima della data prevista e, secondo le loro supposizioni, lo sbarco vero e proprio sarebbe risultato più difficile. L'ipotesi di bombardare le città non fu nemmeno messa in lista d'attesa per le motivazioni che Kesselring ribadì al suo comandante: «La Luftwaffe non può permettersi il privilegio di attaccare obiettivi militari e civili contemporaneamente. Bisogna fa-

re una scelta e, poiché il bombardamento strategico poco serve a intimorire gli inglesi, di gran lunga sono a favore per la distruzione dal cielo degli aeroporti in uso dalla RAF.»

Da non scartare furono, infine, gli avvertimenti che il generale Wolfang Martini, capo dell'*Abteilung III*, il servizio di monitoraggio delle onde radio e responsabile delle comunicazioni della Luftwaffe, aveva esposto a Göring.

Dalle stazioni d'intercettazione era stato possibile verificare quello che i piloti prigionieri avevano involontariamente comunicato durante gli interrogatori e cioè che le stazioni radar erano attive, percepivano i movimenti della Luftwaffe, ancor prima che gli aerei si avvicinassero alla Manica, e che, tramite quegli strumenti, i caccia della RAF venivano guidati con precisione verso gli aggressori. Per Kesselring e Sperrle bisognava trovare dei nuovi bersagli da attaccare, senza però destare il minimo sospetto nel nemico per il conseguimento dell'effetto sorpresa.

L'idea di Martini sembrò la più appetibile ma anche qui non tutto fu di applicazione immediata: cosa sapevano i tedeschi riguardo al radar inglese? Alcuni esperimenti esclusivamente scientifici per verificare la frequenza di quelle antenne furono effettuati nell'estate del 1939 ma non diedero i risultati sperati. Martini allora dedusse che ogni stazione radar agiva per conto suo, come se fosse stata indipendente, e non avrebbe mai immaginato che l'intero sistema della rete di avvistamento elettronico trasmetteva i dati direttamente a un unico grande 'cervello' in cui venivano elaborati gli elementi e da cui uscivano le contromisure da adottare. Sapeva solo che il radar inglese era di gran lunga più efficace di quello tedesco e questa era anche l'opinione diffusa tra i vertici della Luftwaffe. Sebbene il divario tecnologico in questo campo fosse amplissimo, Martini era rimasto soddisfatto quando aveva scoperto empiricamente che le postazioni fisse per la rilevazione di aerei a bassa quota non erano perfette: tante volte i ricognitori a bassa quota avevano superato come fossero invisibili la barriera elettronica, la loro improvvisa apparizione aveva spesso condotto a equivoci e incomprensioni da parte degli osservatori che si traducevano in risposte senza senso da parte della sala filtri a Stanmore. In conclusione i piloti inglesi ricevevano ordini astrusi e avevano la peggio contro i veterani dei caccia tedeschi.

La questione sull'andamento della guerra aerea fu motivo in più per acuire il clima di tensione che si era instaurato quel giorno. Indubbiamente le operazioni erano state un completo successo per la Luftwaffe ma le deboli perdite di bombardieri avevano messo su due piani differenti Kesselring e Göring: il primo, che durante la battaglia del Canale aveva osservato e manovrato alla meglio le operazioni dalla 'Montagna Santa', aveva visto quelle perdite come necessarie per dare un minimo di soddisfazione agli avversari ma anche per usare, in una maniera non del tutto propriamente lecita, i bombardieri come esca per attirare i caccia nemici su di loro al fine di annientarli prima che i piloti potessero premere il grilletto. L'OKL, invece, sebbene fosse stato un pilota di caccia durante la Prima Guerra Mondiale, si era schierato a favore degli equipaggi dei *Kampfgeschwader*, intimando Kesselring di cessare le missioni a caccia libera ed esortandolo a focalizzarsi di più sulla scorta dei preziosi bimotori.

Spiedel e Bassenge tirarono fuori l'argomento che funse come strumento per ricucire i rapporti e riavvicinare i due graduati della Luftwaffe: la necessità di fare uscire la RAF in combattimento prima di dare avvio alla battaglia d'Inghilterra. Qualcosa bisognava fare per non stremare i piloti inglesi, ma cosa? Non volendo deliberatamente attaccare *in primis* gli aeroporti e con una mezza idea di colpire le stazioni radar ritenute attive dai servizi di intercettazione, Kesselring pensò di riaprire le schede dello 'Studio Blu' per sottoporlo a un'analisi più approfondita e rielaborarlo adattandolo alle nuove condizioni che si erano venute a creare. Sperrle, Göring e tutti gli altri si trovarono concordi sull'idea di attaccare i porti di Felixstowe, Mistley, Ipswich, Harwich, Southend, Sheerness, Ramsgate, Portsmouth, Southampton, Portland, Brixham e Devonport essenzialmente per tre ragioni:

1) I servizi segreti della Kriegsmarine avevano confermato che quelli erano i possibili porti nei quali i cacciatorpediniere della Royal Navy avevano trovato rifugio;
2) Questi attacchi diversivi sarebbero serviti a depistare l'intelligence britannica riguardo al possibile luogo dell'invasione;

3) Infine, dalla rivisitazione di alcune fotografie si notarono, nelle vicinanze di alcune installazioni portuali, tracce evidenti della presenza di depositi di carburante che "non aspettavano altro di essere incendiati dalle nostre bombe", come disse Göring quando fu informato della loro presenza.

La mattina del 7 luglio, gli operatori dei radar restarono sbigottiti quando videro che tutta la costa settentrionale francese, dal Passo di Calais alla Bretagna, si stava svegliando dal letargo del giorno precedente. Prontamente, tutti gli aeroporti del 10º e dell'11º Gruppo vennero messi in stato di allerta.

Dowding, dopo essere stato rimproverato dall'Ammiragliato del suo fallimento, decise che era giunto il momento di gettare in campo tutte le forze rimaste consapevole che ci sarebbe stato ancora un barlume di speranza per poter risollevare la gravosa situazione. La più grande battaglia aerea della storia stava per essere combattuta tra i disperati piloti inglesi e una nuova tattica della Luftwaffe, lungo tutta la costa meridionale e orientale dell'Inghilterra.

Kesselring e Sperrle, infatti, erano stati costretti da Göring a eseguire alla lettera l'ordine della sera prima. I bombardieri apparivano nel cielo a piccoli gruppi e sopra, sotto, alla loro destra e alla loro sinistra turbinavano come moscerini i Bf-109. Gli Heinkel e i Dornier si avventarono contro installazioni portuali, imbarcazioni, magazzini di munizioni e tutte le strutture che all'apparenza potevano avere un fine militare. I Junker Ju-88, invece, si aprirono la strada fino a Hull e Mistley dove affondarono la petroliera *War Sepoy*, due fregate e danneggiarono lievemente un cacciatorpediniere. Coloro che dirigevano le operazioni dei caccia non sapevano più quale formazione affrontare per prima, cosicché i piloti inglesi si ritrovarono con l'ordine di attaccare qualsiasi velivolo che portasse il distintivo della Luftwaffe. Nonostante ciò, i bombardieri tedeschi raggiunsero il 90% dei loro obiettivi e inflissero pesanti danni. Particolarmente distruttivi furono i raid che i tedeschi compirono su Portland, dove furono affondate due fregate proprio mentre cercavano di portarsi in salvo e i cui relitti occlusero l'ingresso del porto, e a Portsmouth, dove fu affondato un barcone antiaereo e furono colpite le installazioni portuali.

A Southampton, invece, una *Kette* di bombardieri He-111 scaraventò la propria furia contro le officine della Supermarine Spitfire, mettendole fuori servizio per almeno tre o quattro giorni, tra l'altro senza rendersi conto di aver colpito uno dei cuori pulsanti della Royal Air Force.

L'entità delle perdite del 7 luglio fu completamente a favore della RAF: le *Luftflotten* 2 e 3 avevano lanciato quel giorno 381 bombardieri scortati da 776 caccia (589 Bf-109 e 187 Bf-110) contro i soli 357 aerei monomotore messi in campo da Dowding. Quando entrambi gli schieramenti fecero i conti, si scoprì che la Luftwaffe aveva perso quel giorno 6 bombardieri e 82 caccia riuscendo ad abbatterne solamente 19.

Günther Rall, ventiduenne, scrisse nel suo diario cosa andò storto quel giorno ai piloti di caccia: "Quando il nostro ufficiale ci disse che il giorno seguente avremmo dovuto abbandonare la tattica della *Freie Jagd*, della caccia libera, molti ragazzi del VIII./JG 52 criticarono la decisione apertamente. Quando, però, fu detto che l'ordine proveniva da Göring in persona, allora tutti si calmarono. Se l'aveva detto un asso dei caccia della Grande Guerra, potevamo fidarci di lui. I problemi arrivarono quando dovemmo mettere in pratica tale ordine. Quando i bombardieri volarono sopra la Manica, l'istinto di noi piloti da caccia fu di scortarli compiendo una serie di manovre a otto sopra gli aeromobili del III./KG 3. Poi il comandante della squadriglia ci urlò al microfono: "Dovete stare vicini a noi!" I caccia, disponendosi come uno scudo per i bombardieri, persero così la loro mobilità e l'iniziativa della battaglia passò nelle mani degli inglesi. Quelli avevano imparato dalle nostre puntate nei giorni precedenti e applicarono la medesima tattica: prendevano quota, scendevano in picchiata e abbattevano i nostri senza che noi potessimo fare chissà quali cose. Un secondo svantaggio che incontrai quel giorno riguardava il carburante: alla velocità di crociera, 800 giri al minuto, in 75 secondi un motore di Bf-109 consumava 3,70 litri di carburante. Ma se si portava il motore a 2.800 giri al minuto, la velocità massima per prendere quota e ingaggiare un combattimento con i piloti inglesi, la stessa quantità di carburante veniva consumata in 30 secondi. Sebbene per l'andata i nostri giovani equipaggi fossero riusciti a creare un 'ombrello di caccia' attorno ai piccoli gruppi di bombardieri, al ritorno le cose peggiorarono. Poiché era impensabile di continuare la battaglia in

quel modo e a subire così tante perdite, spontaneamente tutti noi abbandonammo la missione di scorta e impegnammo battaglia con il nemico. Il risultato? Per me, un solo aereo abbattuto, presumibilmente un Hurricane, e un atterraggio di fortuna sulla spiaggia proprio davanti a Wissant. Molti altri miei camerati furono costretti a paracadutarsi in Gran Bretagna mentre i meno fortunati caddero in mare: "Sto precipitando! Sto precipitando! Non ho più carburante" giungevano le voci negli auricolari. "Buttati! Buttati con il paracadute!" rispondevo io, quando era ormai troppo tardi. Il 7 luglio subimmo la prima sconfitta psicologica di tutta la guerra.[3]"

Anche Julius Neumann, del 6/JG 27, commentò: "A nessuno piaceva volare sopra quel lago di acqua scura, specialmente quando il cielo era nuvoloso e non si vedeva l'orizzonte. Il pensiero di essere abbattuto e di finire inghiottito da quell'enorme e fredda distesa nerastra faceva venire i brividi."

Se per i piloti tedeschi gli episodi della giornata furono spiacevoli, per i soldati che avevano preso parte alla prima ondata dell'invasione, invece, quello fu un giorno di gloria: lo spostamento dell'offensiva aerea nell'Essex e nel Suffolk aumentò la convinzione che lì sarebbe avvenuta l'invasione. Tra l'altro, tale credenza si rinsaldò quando un convoglio fu attaccato durante la notte da un U-boot mentre usciva dal porto di Southend e si congiungeva con altre navi provenienti da Sheerness e quando furono individuati alcuni aerei che sganciavano mine nell'estuario del Tamigi. I raid in Cornovaglia, nel Dorset, nel Devon e nell'Hampshire furono concepiti come manovre diversive per spostare nell'Inghilterra sud-occidentale buona parte delle truppe britanniche in maniera da non incontrare resistenza durante gli sbarchi. Già all'alba dell'8 luglio, un aereo e alcune imbarcazioni di vedetta del Comando Costiero conclusero la loro missione di pattugliamento e riportarono di aver visto alcune imbarcazioni mentre venivano trasferite nel porto di Dunkerque.

Vacillazioni nella Kriegsmarine

Il piano dell'operazione 'Leone Marino' aveva raggiunto, i primi di luglio, una fase ben più avanzata del previsto. I dubbi esposti da Hitler il 4 luglio, però, avevano intimorito Reader, il più scettico dei comandanti delle tre Armi. Eppure i vantaggi della scelta del fronte stretto a discapito dello sbarco su larga scala erano diventati ogni giorno sempre più evidenti ai tre rappresentanti della Kriegsmarine a Berlino. Avendo meno imbarcazioni da gestire e meno porzioni di mare da difendere, le operazioni di scorta e minamento si sarebbero semplificate e ridotte, ottenendo anche un guadagno sul fattore del tempo. Ruge si era sentito sicuro di sé e pieno di ottimismo, convinto fino in fondo che le operazioni di bonifica e semina dei campi minati avrebbero avuto l'effetto sperato. Inoltre, gli *Schlepper*, i rimorchiatori, non avrebbero più preso parte alle operazioni della prima ondata. Questi erano stati previsti nel caso del fronte largo ma Raeder insisté per impiegarli come battelli per il trasporto dei rifornimenti. Senza più queste goffe navi, la lista di problemi che si sarebbero presentati nel trasportare una flotta da sbarco così ingombrante attraverso le chiuse dei canali o per via ferrata, nei porti e attraverso lo Stretto si sarebbe ridotta di almeno tre quarti. Per di più, la velocità totale delle restanti navi sarebbe salita da 1 o 2 nodi fino a 4 o 5 al massimo. Quindi, le unità che si sarebbero imbarcate a Ostenda e Dunkerque avrebbero avuto il viaggio più lungo, anche se sarebbe durato esattamente 15 ore se si considera che la distanza media tra Ostenda e Dover è di circa 111 km in linea d'aria.

L'imbarco sarebbe dovuto avvenire al mattino del giorno D-1 e la partenza sarebbe stata prevista nel pomeriggio in maniera da arrivare alle prime luci del giorno D e presentare agli inglesi una sorpresa non molto gradita. Gli altri convogli avrebbero preso il largo alla sera del giorno D-1 e una serie di false informazioni avrebbe indotto i nemici a credere che sarebbero stati normali convogli mercantili.

Raeder, però, stava per crollare: minacciò addirittura che non avrebbe permesso alle portaerei di avventurarsi nel Mare del Nord, quando fosse avvenuto il primo avvistamento della Royal Navy, e aveva perso la fiducia nel successo delle operazioni. "Se l'Operazione 'Leone Marino' dovesse riuscire, il merito andrà alla Luftwaffe o all'Heer. La presenza della Kriegsmarine potrebbe essere d'impaccio o potrebbe mandare all'aria tutti gli sforzi straordinari che, devo riconoscere, sono stati effettuati in questo mese."

Le parole del grandammiraglio "non avevano senso – come riferì Schniewind – perché né la Luftwaffe né l'Heer avrebbero potuto ingaggiar battaglia con la Royal Navy e l'aviazione da sola non sarebbe stata sufficiente a effettuare il bombardamento preliminare allo sbarco."

A risollevare il morale del comandante fu, invece, la figura di Lütjens, che sembrò risorgere dal nulla. Il vincitore di Dunkerque mostrava un'incrollabile fiducia e fu colui che mise in moto l'inarrestabile macchina delle preparazioni quando, il 6 luglio, si congiunse con le altre autorità navali a Berlino portando la buona notizia che le navi gemelle *Scharnhorst* e *Gneisenau* avevano ultimato le riparazioni a Trondheim e che erano in rotta verso Kiel, fungendo come scorta speciale a un gigantesco naviglio di oltre 400 imbarcazioni trasformate in perfetti veicoli anfibi nei porti di Kristiansand e Stavanger.

Gli incrociatori da battaglia e i mezzi da sbarco ebbero una traversata piuttosto fortunata perché non furono intercettati dalla RAF o dai sottomarini della Royal Navy, né trovarono le acque dello Skagerrak particolarmente agitate: fecero così il loro ingresso nel porto tedesco all'alba del 9 luglio circondati da una folla esultante. Questa fu l'occasione per dare il via alla gigantesca operazione di raccolta e trasporto della flotta nei porti destinati come basi di partenza per le ondate di sbarco.

Dalle *Schiffe* alle *Prähme* e dalle *Pionierlandungsboot* alle *Flossack*, l'eterogenea e immensa flotta anfibia fu dapprima suddivisa in tre categorie: le navi più leggere e più piccole, come le *Landwasserschlepper*, sarebbero potute essere trasferite comodamente facendo ricorso ai convogli ferroviari; navi più grosse come le chiatte dal fondo basso avrebbero potuto raggiungere la loro destinazione tramite le vie fluviali e un gioco di canali artificiali; infine, le imbarcazioni più grosse come le *Prähme* avrebbero raggiunto i porti attraverso il mare.

Fricke presentò allora l'elenco dettagliato dei porti d'invasione e i rispettivi convogli: la 'Flotta di trasporto B', comandata dal vice ammiraglio Hermann von Fischel, sarebbe partita da Dunkerque, Ostenda, Anversa e Rotterdam e avrebbe trasportato i primi scaglioni della 1ª divisione da montagna e della 17ª divisione di fanteria; la 'Flotta di Trasporto A', comandata dal Kapetän zur See Gustav Kleikamp, avrebbe assolto l'incarico di portare sulla spiaggia il primo scaglione della 35ª divisione di fanteria e i due distaccamenti panzer del 33º reggimento partendo dai porti di Calais e Boulogne. La flotta dei cacciatorpediniere, delle S-boot, dei dragamine, dei posamine e dei vascelli armati avrebbe fatto da battistrada ai due convogli d'invasione.

Sorse, però, il problema di dove far stanziare le navi.

Bisognava tenerle ancorate in porti sufficientemente vicini a quelli dell'invasione per evitare di perdere tempo durante le fasi preliminari. Raeder non dovette nemmeno sollevare la questione che Lütjens avanzò la sua proposta: i veicoli da sbarco sarebbero rimasti dentro le infrastrutture del porto mentre le altre navi di scorta sopra elencate sarebbero state ormeggiate all'esterno dei moli, protette a loro volta da due strati di reti anti-sottomarine, facilmente reperibili in Germania.

Entro il 16 luglio, le operazioni potevano già dirsi quasi al punto di completamento. Liquidata la questione dei porti, Reinicke introdusse allora la questione della protezione dei fianchi dalle incursioni della Royal Navy e questa volta fu Raeder a trovare la soluzione. Assumendo che tutte le navi da guerra fossero state riparate entro il giorno D-3, le portaerei *Graf Zeppelin*, *Peter Strasser* e *Clausewitz* assieme agli incrociatori pesanti *Blücker* e *Admiral Hipper* e agli incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau*, scortati da 22 cacciatorpediniere e varie unità minori tra cui le S-boot, sotto la guida del contrammiraglio Hermann Böhm, si sarebbero disposte nei porti di Wilhelmshaven, Amburgo e Cuxhaven, pronte a convergere sulla Royal Navy se i 25 U-boot di pattuglia attorno a Scapa Flow avessero notato qualcosa di strano. La flotta, sotto il comando dell'ammiraglio Wilhelm Marschall, composta dalla corazzata *Bismarck*, dalla portaerei *Großdeutschland* (quella con la stazza minore rispetto alle altre tre e per questo classificata come leggera), dagli incrociatori leggeri *Emden*, *Königsberg*, *Karlsruhe* e *Köln* e dall'incrociatore pesante *Prinz Eugen*, accompagnati da 14 cacciatorpediniere e 5 U-boot costieri, avrebbe attraversato il Canale nella notte tra il 17/18 luglio e si sarebbe portata nei porti di Brest, Saint Nazaire, la Rochelle e Bordeaux, da dove avrebbero impedito i tentativi della Marina di Sua Maestà di intervenire ed entrare nel Canale da occidente.

Sebbene quest'ordine fu dettato velocemente, l'unica cosa che rassicurò Raeder fu sapere che i servizi segreti della Kriegsmarine potevano leggere circa il 40% dei messaggi cifrati della Royal Navy e, di conseguenza, farsi almeno un quadro generale di quali possibili contromisure il nemico avrebbe potuto adottare una volta individuato il sito dello sbarco.

Raeder, non fidandosi troppo dei russi, decise di lasciare sotto il comando del vice ammiraglio Hermann Densch le corazzate *Tirpitz* e *Hindenburg*, gli incrociatori da battaglia *Von Schlieffen*, *Von Moltke* e *Langsdorff* con i due incrociatori leggeri *Dresden* e *Danzig*, la *Baltische Flotte*, cioè la Flotta del Baltico. Se l'Unione Sovietica non avesse mostrato segni di particolare aggressività verso la Germania, la flotta sarebbe confluita nei porti del mare del Nord al giorno D-5 e avrebbe dato il suo contributo contro la Royal Navy.

L'argomento riguardante le modalità del fuoco di supporto nei momenti antecedenti allo sbarco creò, invece, un po' di subbuglio. Apparve chiaro fin da subito che anche un nemico male armato, mal addestrato e poco equipaggiato avrebbe potuto comunque far precipitare la situazione in un momento critico come lo sbarco. Le batterie di Todt e quelle sotto il controllo dell'Heer a lunga gittata avrebbero senza dubbio partecipato al cannoneggiamento volto a disabilitare le artiglierie costiere britanniche ma il loro scarso rateo di fuoco e l'elevata imprecisione del tiro avrebbero potuto compromettere le operazioni iniziali. A questo punto, i tre rappresentanti posero l'attenzione su questo aspetto per far capire a Raeder che anche l'arma navale avrebbe giocato un ruolo chiave: si decise così che la Kriegsmarine avrebbe fornito tutto il fuoco possibile per inchiodare i difensori e impedire che potessero reagire. Le due vecchie corazzate *Schlesien* e *Schleswig Holstein* avrebbero fornito i loro cannoni da 280 mm, le corazzate tascabili (chiamate *Panzershiffe*) *Lützow* e *Admiral Scheer* avrebbero schierato i calibri da 280, 150 e 105 mm, gli incrociatori leggeri *Leipzig* e *Nürnberg* avrebbero collaborato con i pezzi da 150 mm e i cacciatorpediniere *Z4 Richard Beitzen* (con i suoi 5 x 128 mm), *Z11 Bernd von Arnim* (armato con 5 x 127 mm), *Z26 Kurt Grasshoff* (equipaggiato con 6 x 150 mm) e *Z30 Kurt Schneider* (anch'esso con 6 x 150 mm) avrebbero agito da pattugliatori nella zona circostante, pronti a intervenire qualora qualsiasi imbarcazione armata nemica avesse tentato di danneggiare i trasporti. In caso di emergenza o estrema necessità, il fuoco di supporto sarebbe giunto da alcuni pezzi di artiglieria leggera da 75 mm e dai pezzi da 88 mm montati a bordo delle *Siebelfähre*, anche se quei cannoni sarebbero stati molto più utili sulla terraferma una volta che i soldati avessero creato una testa di ponte. L'esperienza degli addestramenti insegnava, infatti, che quelle 'batterie galleggianti' lasciavano molto a desiderare in quanto a precisione e stabilità delle imbarcazioni.

Gli ordini per la Luftwaffe e l'aviotrasportata

I risultati negativi del 7 luglio furono l'epicentro di un'onda che si propagò fino a Berlino ma che durante il viaggio si smorzò quasi del tutto. Le lettere di protesta di Todt, nominato Ministro degli Armamenti e delle Munizioni il 17 aprile 1940 da Hitler in persona, rimbalzarono contro Göring che non volle saperne delle sue tattiche. Rifiutò anche le lamentele che Kesselring, uno dei suoi preferiti, Sperrle, Jeschonnek e Udet gli rivolsero, chi più apertamente e chi meno. Una strategia come quella elaborata dal pingue comandante in capo "avrebbe portato la Luftwaffe a combattere una guerra di logoramento che si sarebbe conclusa nella prima rilevante sconfitta tedesca dallo scoppio delle ostilità con la Gran Bretagna".

Fu la magia di pochi numeri che costrinse Göring a rivedere la sua strategia: i membri dell'*Abteilung V*, il reparto dei servizi segreti della Luftwaffe, fecero fronte comune con Kesselring e gli altri ufficiali per tentare di ingannare il loro superiore, comunicandogli che la produzione di aerei consisteva in 164 caccia e 288 bombardieri e che, se le perdite si fossero mantenute attorno agli 80-90 apparecchi per incursione, in circa dodici giorni il numero dei caccia operativi tra le *Luftflotten* 2 e 3 sarebbe sceso a livelli talmente bassi che tutte le operazioni sarebbero dovute essere sospese.

Göring, senza porsi domande sul ragionamento matematico o logico da cui i servizi segreti avevano ricavato quelle cifre, accettò come vera l'informazione. In realtà, la produzione di aerei aveva ampiamente beneficiato delle modifiche dell'industria aeronautica tedesca applicate tra il 1937 e il

1940; nel mese di aprile furono prodotti 410 caccia e 438 bombardieri e le cifre iniziarono a levitare nel corso dei mesi: 560 e 594 nel mese di maggio e 625 e 693 a giugno (e pensare che l'intelligence britannica riferì a Dowding che i tedeschi producevano tra i 5.000 e i 7.000 aerei al mese![2]) mentre il numero di aerei riparati e rimessi in sesto aumentò da 102 a 248 caccia e da 59 a 153 bombardieri. È anche vero, però, che, prima di essere spediti al fronte, gli aerei venivano sottoposti a prove di collaudo e le officine di riparazione erano rimaste in Germania. Trasferirle nelle Fiandre sarebbe stato troppo rischioso per Kesselring e così, ogni volta che un numero sufficientemente copioso di velivoli veniva danneggiato, era spedito in Germania tramite convogli ferroviari e là restava per circa una settimana.

Tutti i piani elaborati per la Luftwaffe, però, subirono una traslazione temporale a causa dei capricci di Göring: il giorno dell'inizio della grande battaglia che avrebbe portato (o che avrebbe dovuto portare) al dominio dei cieli sull'Inghilterra sud-orientale, fissato per il D-7, e quindi per il 13 luglio, fu anticipato al 10 luglio. La tabella di marcia dovette, quindi, essere rivisitata nel giro di pochissimi giorni e molte informazioni concernenti le maree, il sorgere della luna e le condizioni del tempo dovettero essere frettolosamente aggiornate, includendo un minimo margine di errore.

Secondo i calcoli, abbattendo almeno 30 caccia della RAF a ogni incursione sostenuta, per il 20 luglio l'aviazione britannica non avrebbe più opposto seria resistenza. Per verificare le teorie di Martini, le incursioni del primo giorno sarebbero state rivolte contro le installazioni radar riconosciute come operative mentre, nei giorni successivi, i bombardamenti si sarebbero spostati progressivamente sempre più verso l'interno dell'isola, per culminare nel D-1 con uno dei più grandi e spettacolari attacchi mai effettuati dalla Luftwaffe, che sarebbe stato perfino più devastante di quelli di Rotterdam o Varsavia.

Per quel giorno, le due principali branche dell'aviazione tedesca si sarebbero divise in due: da un lato i caccia avrebbero continuato a danneggiare i campi d'aviazione del Comando Caccia e a tenere impegnati i caccia mentre dall'altro i bombardieri avrebbero colpito le principali installazioni tra Dungeness e Deal, fin nelle presunte retrovie inglesi a Faversham. Per il giorno D, la RAF avrebbe subìto un colpo così mortale da non avere più le forze necessarie per contrastare la forza d'urto e gli *Stukageschwader* avrebbero avuto via libera per attaccare con precisione tutte le postazioni di difesa note, senza essere tormentati dall'aviazione britannica.

Indiscutibilmente, durante le fasi finali della pianificazione dell'operazione, la collaborazione e i legami tra i delegati della Luftwaffe, dell'Heer e anche dei servizi segreti della Wehrmacht si fecero sempre più intensi. Il compito dei due distaccamenti di Brandeburghesi selezionati fu all'inizio quello di evitare l'inabissamento delle navi presenti nei porti di Dover e Folkestone, ma l'11 luglio la ricognizione e gli osservatori riferirono di due pescherecci che erano stati volontariamente affondati dagli inglesi proprio all'ingresso dello scalo di Dover. Gli ordini furono immediatamente cambiati: adesso il Lehr-Regiment z.b.V. 800 *Brandenburg* (reggimento d'addestramento per operazioni speciali 800 'Brandeburgo') avrebbe formato l'avanguardia delle truppe aviotrasportate che, a loro volta, avrebbero dovuto liberare le spiagge e le scogliere retrostanti alle zone dello sbarco, neutralizzare quante più possibili batterie di artiglieria costiera individuate e segnalate con precisione sulle cartine dai ricognitori, occupare a qualsiasi costo e nel minor tempo possibile le basi aeree di Hawkinge e Lympne, per poter permettere l'afflusso regolare degli aerei da trasporto colmi di munizioni e rifornimenti, e infine organizzare una testa di ponte e allestirne un perimetro difensivo, possibilmente sfruttando anche l'equipaggiamento catturato al nemico.

I soldati tedeschi che avrebbero messo piede per primi sul suolo britannico sarebbero stati un commando di 400 Brandeburghesi (in pratica le quattro compagnie ridotte di due terzi dei loro effettivi) provenienti dal I battaglione, al comando del maggiore Theodor von Hippel, e quelli del III battaglione, guidati dal capitano Hans Rudloff. Utilizzando alcune imbarcazioni di piccolo tonnellaggio, uniformi e armi nemiche, il I battaglione sarebbe dovuto sbarcare mezz'ora prima delle divisioni aviotrasportate tra la zona di spiaggia compresa tra la località balneare di Palmarsh e Hythe. Il suo compito era di neutralizzare alcune postazioni di artiglieria camuffate (le Torri Martello disseminate in quella zona, confusamente definite dai tedeschi come postazioni per cannoni) che avreb-

bero potuto mettere a repentaglio le operazioni di sbarco; in seguito le truppe si sarebbero avviate verso nord per congiungersi con quelle aviotrasportate.

Il III battaglione, forte di 100 combattenti appartenenti alla 12ª compagnia in grado di parlare meglio l'inglese del tedesco, sarebbe stato trasportato tramite 100 Fi-256 dieci minuti prima dell'arrivo dei paracadutisti. Il III./KG 76 quella notte avrebbe portato a termine il solito raid aereo ma, assieme ai bombardieri, sarebbero decollati anche gli aerei da trasporto con a bordo i Brandeburghesi. Sfruttando il frastuono dei motori, i *Gespenst* sarebbero atterrati tra South Alkham e West Hougham, avrebbero scaricato gli uomini del I battaglione e sarebbero ripartiti. Qui, gli anglo-tedeschi, il cui arrivo fu pianificato un quarto d'ora prima dei lanci, avrebbero preparato il terreno per le truppe aviotrasportate, installando dei radiofari di dimensioni modeste, a bassa frequenza e facilmente montabili, che avrebbero indicato ai piloti la rotta da seguire e il punto di atterraggio per i paracadutisti. Una volta giunte le truppe aviotrasportate, i soldati del III battaglione si sarebbero diretti verso la costa per contribuire, in prima istanza, a confondere e ingannare le guarnigioni sulle scogliere e, in seguito, avrebbero aiutato i genieri a mettere a tacere i cannoni.

I 150 alianti d'assalto DFS 230, segretamente assemblati nelle basi aeree del Belgio e dell'Olanda, i loro rispettivi 150 aerei da traino e i 600 Ju-52 da trasporto, sarebbero decollati dai loro campi d'aviazione, si sarebbero uniti in una grande formazione sopra Saint-Omer e di lì avrebbero fatto rotta verso Dover. I 100 Fieseler Fi-256, dopo che un quinto di essi avesse portato a termine la missione per i Brandeburghesi, si sarebbero raccolti nella base aerea di Ursel, un aeroporto piuttosto lontano dalla costa, e quindi anche ben distante dal rischio di essere adocchiato come bersaglio per i bombardieri inglesi, e lì avrebbero avuto luogo le operazioni di imbarco di alcuni reparti del reggimento di fanteria d'élite Großdeutschland.

La catena di comando e le operazioni furono tutte rivisitate, facendo ricorso alle vicende della Norvegia e soprattutto a due episodi dell'Olanda. I lanci troppo distanti dagli obiettivi e gli atterraggi diretti sugli aeroporti di Waalhaven, Ockenburg, Ypenburg e Valkenburg avevano causato pesanti perdite tra i paracadutisti e tra i velivoli, molti dei quali furono distrutti a terra o danneggiati poiché non riuscivano più a ripartire dalle piste ancora in mano agli olandesi. Per di più, il 16 maggio un grave incidente avvenne nei pressi di Rotterdam, quando un gruppo di SS del reggimento 'SS Leibstandarte Adolf Hitler' mitragliò i prigionieri olandesi catturati. Il generale Kurt Student, colui che aveva creato dal nulla le truppe dell'aviotrasportata e dei paracadutisti per la Germania, si affacciò alla finestra del suo quartier generale e venne colpito in piena fronte da una pallottola. Fu solo grazie all'abilità di un chirurgo, per ironia della sorte olandese, che si salvò.

Il generale Richard Putzier prese il comando delle truppe aviotrasportate e suggerì di evitare i lanci diretti sopra gli obiettivi ma propose di far atterrare i soldati nelle vicinanze di quelli e di conquistarli una volta che tutti avessero toccato terra. La strategia del fronte stretto aveva presentato anche a lui un grosso vantaggio: invece di sparpagliare i paracadutisti su un ampio tratto di fronte con un conseguente spreco di forze e una dilapidazione di potenza di fuoco, egli avrebbe potuto concentrare i lanci su delle zone particolarmente vicine tra loro e strategicamente importanti. Per raggiungere tutti gli obiettivi prefissati a Berlino, Putzier aveva deciso, già alla fine di maggio, di impiegare tutti e tre i reggimenti della 7ª divisione aerea invece di soli quattro battaglioni impiegati per la vittoriosa ma costosa conquista dell'Olanda. Il 19º reggimento sarebbe stato lanciato nell'ampio spazio collinare compreso tra West Hythe, Lympne e Pedlinge, a sud di Folks Wood. Da lì avrebbe dovuto, *in primis*, conquistare la seconda città e il relativo campo d'aviazione, per stabilire una base per il ponte aereo, e in secondo luogo avrebbe dovuto dirigersi verso il Royal Military Canal e anche più a sud-ovest, per entrare in contatto con il I battaglione dei Brandeburghesi in maniera da mettere in difficoltà i difensori, una volta che fossero state avvistate le prime ondate di fanteria tra Dymchurch e Hythe.

Il castello medievale di Lympne fu marcato come obiettivo facoltativo, anche se molti ufficiali riconobbero che quello sarebbe potuto diventare il quartier generale del reggimento o un eccellente caposaldo per la difesa della città. Il 20º reggimento avrebbe toccato terra tra Horn Street, Newington e Sandling Station. Una volta atterrato, avrebbe subito dovuto aprirsi la strada combattendo sul terreno impervio verso Hythe per prendere il controllo delle alture, come la collina di Blackhouse,

che si affacciavano sulle lunghe distese sabbiose che separavano la città costiera sopra citata e Sandgate. Contemporaneamente, i tedeschi avrebbero tagliato in due la A20 e la Ashford Road.

L'arrivo del 21º reggimento, invece, sarebbe stato guidato dagli uomini del III battaglione e il suo scopo principale sarebbe stato quello di dirigersi in direzione di Hawkinge e conquistarne il prezioso campo d'aviazione che, come a Lympne, sarebbe stato impiegato come base d'atterraggio per gli aerei da trasporto; inoltre, avrebbero dovuto consolidare le loro posizioni per prevenire la riconquista dell'aeroporto da parte del nemico.

Poco dopo l'arrivo delle truppe paracadutiste, svariati gruppi scelti di genieri, guastatori e soldati sarebbero arrivati a bordo dei silenziosi alianti direttamente dietro le scogliere di Dover per tentare un'impresa molto simile a quella del 10 maggio in Belgio, contro il forte di Eben Emael.

A gruppi di dieci o quindici, i DFS 230 con a bordo il 22º battaglione del genio della 22ª divisione aviolanciata sarebbero planati nel cuore della notte poco oltre le scogliere e avrebbero preso d'assalto la Citadel Battery e la Lydden Spout Battery, mentre altri gruppi si sarebbero impossessati delle alture di Aycliff, rafforzati da due battaglioni del 21º reggimento dei paracadutisti. Un ultimo gruppo, appartenente al 43º battaglione di genieri d'assalto del reggimento d'élite, sarebbe atterrato nelle vicinanze della Langdon Battery e, questa volta, sarebbe stato rinforzato dal reggimento di fanteria motorizzata Großdeutschland, che sarebbe arrivato, in più ondate, tramite i Fi-256 e a bordo dei restanti alianti. Una volta sul posto, i soldati d'élite e i genieri avrebbero neutralizzato le pericolose postazioni d'artiglieria e, con l'arrivo di altri rinforzi il giorno dello sbarco, avrebbero dovuto catturare il porto di Dover e poi la cittadella.

La 22ª divisione di fanteria aviotrasportata del tenente generale Hans von Sponeck sarebbe invece giunta in Inghilterra il giorno D per motivi di natura logistico-organizzativa. Il 16º reggimento di fanteria sarebbe atterrato nei pressi di Lympne e avrebbe collaborato alla difesa della zona con il 19º reggimento di paracadutisti. Una volta arrivati i rinforzi via mare, il 16º reggimento avrebbe iniziato l'avanzata verso nord, in direzione di Stanford e delle alture, da dove si sarebbe congiunto con le altre truppe provenienti da est. Il 47º e il 65º reggimento avrebbero fatto scalo a Hawkinge e da lì sarebbero partiti per estendere nell'interno la testa di ponte, avendo come obiettivo la conquista delle città di Lymnge, Elham (e i relativi colli), Wootton e le sue alture strategiche, e infine Lydden, per poi creare un collegamento con le forze sbarcate a Dover, fino a Langdon e Swingate.

Per il D+1, la testa di ponte sarebbe stata sufficientemente estesa da permettere l'afflusso regolare di carri armati e truppe di rinforzo e la linea del fronte non sarebbe stata così vicina da mettere a repentaglio la sicurezza degli aeroporti di Lympne e Hawkinge. Poiché, dunque, era sull'azione delle forze aviotrasportate che si sarebbero giocati i momenti dell'invasione, fu deciso di impiegare il raid aereo notturno come un effettivo diversivo contro i principali punti nevralgici delle comunicazioni mentre dei finti paracadutisti, lanciati in zone completamente estranee all'invasione come l'Isola di Sheppey o l'Isola di Thanet, avrebbero avuto il compito di attirare a nord le eventuali truppe che avessero abboccato alla trappola.

Tutto sembrava perfetto ma gli schizzi della pianificazione finale furono rallentati dall'inevitabile presenza di una delle tante imponderabili contingenze: le condizioni meteorologiche.

Göring aveva espresso la necessità di avere almeno cinque giorni di bel tempo per scatenare la battaglia d'Inghilterra e garantirne il successo, e di altre quarantott'ore per permettere l'invio delle divisioni trasportate per via aerea controllate direttamente dalla Luftwaffe.

La sua idea fu condivisa apertamente anche da Raeder e von Brauchitsch, i quali speravano almeno in tre giorni di mare calmo che consentisse ai loro uomini di giungere alle spiagge senza troppi ostacoli naturali. Tuttavia, come ben sapevano, nel mese di luglio il tempo nella Manica tendeva a cambiare da un giorno all'altro, se non addirittura di ora in ora. Le informazioni più aggiornate provenivano da alcune stazioni meteorologiche che erano state installate sull'Isola degli Orsi, a nord della Norvegia occupata, ma sarebbero state di scarso aiuto per monitorare le condizioni meteo nella Manica. Per ricevere informazioni, si sarebbe dovuto fare affidamento ai ricognitori marittimi a lungo raggio, alle navi neutrali o ai sottomarini di passaggio. Come i servizi segreti, però, anche i reparti per il controllo del tempo atmosferico si rivelarono fallosi e inesatti. Le pianificazioni per il

‘Leone Marino’ iniziarono così ad essere rivisitate da cima a fondo, in funzione delle condizioni meteorologiche.

“Non esclusivamente da queste – aveva detto Hitler ai suoi generali – ma per una buona parte, dipende il successo o meno dell’invasione. Se le prime ventiquattro ore saranno decisive, allora dobbiamo solamente sperare che il tempo sia a nostro favore.”

Le manovre della 16ª Armata

Se il 50% delle probabilità di successo dipendeva dall’azione delle truppe aviotrasportate, il restante 50% sarebbe invece ricaduto inevitabilmente sui soldati appartenenti alle divisioni scelte per la prima ondata. Von Stülpnagel, Steiff e Blumenritt avevano, però, riscontrato che l’assalto dal mare avrebbe potuto concludersi in una disfatta se il giorno D non ci fossero state le condizioni meteorologiche ideali e le maree favorevoli: infatti, anche se gli aviatori fossero riusciti a trasportare nel Kent la 22ª divisione di fanteria aviotrasportata e se gli inglesi e le loro batterie sulle scogliere fossero stati messi a tacere, senza il clima idoneo la missione sarebbe stata destinata ugualmente a fallire. Come dimostrarono le varie simulazioni dello sbarco, i mezzi anfibi convertiti e carichi di truppe risultavano troppo lenti e scarsamente maneggevoli anche quando si trovavano in condizioni di mare calmo e sole splendente. I marinai che avrebbero dovuto guidare le imbarcazioni fino a riva erano ragazzi assoldati all’ultimo minuto, molti dei quali non avevano mai visto il mare prima d’allora né avevano avuto il tempo necessario per seguire l’addestramento regolare. Sarebbe stato sufficiente il mare in burrasca e lo Stretto di Dover sarebbe diventato la tana di Cariddi, come von Stülpnagel immaginò il disastro che ne sarebbe conseguito.

Una volta superato lo Stretto, il problema sarebbe stato quello di far avvicinare il più possibile le imbarcazioni alla riva, scaricare gli uomini nei punti di sbarco e pregare che anche un piccolo gruppo di soldati potesse vincere la resistenza che il nemico avrebbe sicuramente schierato; successivamente, si sarebbero addentrati nell’entroterra per ricongiungersi con le truppe dell’aviotrasportata e per liberare la spiaggia dalla seconda ondata.

Per fare in modo di portare vicino alle spiagge il maggior numero di soldati possibile, Busch autorizzò Ruge, consultandosi con von Rundstedt, ad abbandonare l’ortodossa rigidità che pervadeva le alte sfere del comando della Wehrmacht per adottare la formazione libera: non sapendo quali tipi di imprevisti sarebbero capitati il giorno D, i marinai avrebbero dovuto avere una certa elasticità nelle manovre, evitando gli ostacoli, i proiettili e le granate nemiche, cercando di non ribaltare le imbarcazioni o di trasportare a riva una barca piena di morti. Concedendo loro questa parziale libertà d’azione, i barconi avrebbero comunque seguìto la rotta indicata e sarebbero comunque giunti ai punti assegnati, pur non navigando in formazione rigida come tutte le altre navi da battaglia.

Il 20 luglio l’alta marea sarebbe arrivata attorno alle ore 05.03, ossia un’ora e tre minuti dopo l’arrivo delle prime luci dell’alba. Per sfruttare al meglio e a proprio vantaggio le correnti delle maree di quadratura, senza correre il rischio che qualche nave si potesse incagliare sopra le secche di Varne o Ridge, l’ora X fu fissata alle ore 04.20. Così facendo, i bombardieri e l’artiglieria avrebbero avuto tutto il tempo necessario, poco meno di venti minuti, per cannoneggiare e martellare le scogliere e le difese arroccate su di esse. L’attacco combinato tra Luftwaffe e Kriegsmarine sarebbe a sua volta avvenuto un’ora e cinquanta minuti dopo l’arrivo dei paracadutisti, fissato per le ore 02.10.

Tutte queste precisazioni avrebbero permesso ai convogli carichi di truppe di attraversare lo Stretto completamente protetti dall’oscurità. Preceduti dalle *Schnellboot*, da alcune motovedette e dai dragamine, la disparata formazione di mezzi anfibi si sarebbe portata a meno di un chilometro dalla costa e, ricevuto il segnale, le navi si sarebbero lanciate a tutta velocità verso le spiagge-obiettivi. Lì sarebbero sbarcati i nove reggimenti appartenenti alle tre divisioni e, in due punti ben precisi, sarebbero intervenuti anche gli *Unterwasserpanzer*, i carri armati sottomarini, a dar manforte ai fanti tedeschi per addentrarsi verso l’interno. Ogni comandante di divisione avrebbe in seguito stabilito la disposizione dei battaglioni per l’assalto.

La seconda ondata, il cui arrivo fu pianificato due ore e quarantacinque minuti dopo, avrebbe invece scaricato a terra tutto l’armamentario pesante che la prima ondata non poteva portare. A bordo

di un sostanzioso numero di catamarani, *Prähme* A1 e A2 e rimorchiatori motorizzati sarebbero giunti rispettivamente i cannoni anticarro da 37 mm, gli obici da 75 e 105 mm, i cannoni a doppio ruolo da 88 mm del II/14º reggimento antiaereo e i nuovi *Nebwlerfer 41* del 51º reggimento.

Busch, durante i primi giorni del mese di luglio, aveva riorganizzato la 16ª Armata in previsione del 'Leone Marino'. Il generale dei carristi Heinrich von Vietinghoff ricevette il comando del XIII corpo d'armata e a lui furono assegnate le tre divisioni che avrebbero dovuto sfondare la linea costiera nel giorno D. Gli ordini per le tre divisioni erano stati direttamente impartiti da von Vietinghoff sotto la supervisione di Busch.

La 35ª divisione di fanteria (generale Hans Reinhard) avrebbe dovuto spingersi immediatamente verso nord per ricongiungersi con il 19º reggimento di paracadutisti e rafforzare il perimetro difensivo che, da Lympne, si sarebbe allungato fino a Dymchurch, attraverso Court-at-Street e Brumharsh. Una volta riuniti i paracadutisti, la divisione avrebbe marciato in direzione di Sellindge e poi verso Stanford per prendere contatto con le altre truppe della 22ª divisione aviolanciata e della 7ª aerea.

La 17ª divisione di fanteria (generale Herbert Loch) avrebbe avuto come compito primario la conquista delle città di Hythe e Folkestone, dopodiché si sarebbe congiunta con il 20º reggimento aviotrasportato per rendere sicuri i rilievi tra Postling, Etchinghill, Lyminge ed Elham. Su quelle alture, che si aggiravano tra i 100 e i 160 m, i soldati avrebbero disposto una prima linea di difesa attrezzata con squadre mortai, compagnie di mitragliatrici pesanti, pezzi d'artiglieria leggera e fucili anticarro per respingere un eventuale contrattacco proveniente da nord-ovest.

La 1ª divisione da montagna (generale Ludwig Kübler), non appena fosse riuscita a raggiungere la cima delle scogliere, avrebbe dovuto compiere una manovra di aggiramento di Dover attraverso Ewell Minnis, Temple Ewell, Whitfield e Pineham, seguendo il corso della grande strada A2 e, alla sera del giorno D, le truppe d'élite di montagna avrebbero dovuto incontrarsi con i fanti del reggimento Großdeutschland. A quel punto, la 22ª divisione aviolanciata sarebbe potuta essere ritirata dalla linea del fronte per consolidare le posizioni nella retroguardia e per il giorno D+2 sarebbe arrivato il XXXXI corpo d'armata, sotto il comando del generale dei carristi Georg Reinhardt, accompagnato dall'8ª divisione panzer (generale Adolf Kuntzen); due giorni più tardi sarebbero arrivate anche la 29ª divisione di fanteria motorizzata (generale Walther von Boltenstern) e la 7ª divisione panzer (generale Erwin Rommel). Entro il D+6, sarebbero giunti anche i rifornimenti necessari per intraprendere lo sfondamento dalla testa di ponte per tagliare fuori le restanti truppe britanniche nel Kent e puntare su Londra.

Quanto ottimismo se i pianificatori pensavano di trasportare due divisioni corazzate oltre la Manica in meno di settantadue ore!

La linea logistica per la 16ª Armata sarebbe infatti stata vincolata dalla rapidità della conquista dei porti di Dover e Folkestone, dal controllo di una testa di ponte sufficientemente estesa e di un tratto di spiaggia adatto a scaricare rinforzi e rifornimenti, lontano dagli occhi e dalle granate degli inglesi. Per la conquista dei porti, specialmente di quello di Dover, le truppe avrebbero dovuto applicare una specie di *Blitzkrieg*, un attacco lampo che avrebbe avuto successo solo se l'effetto sorpresa fosse stato mantenuto fino alla fine. Evitare che il nemico potesse danneggiare o distruggere le infrastrutture portuali era la priorità massima per i soldati appena sbarcati. Per le spiagge la questione si presentò più complicata, poiché sarebbe stata un'impresa alquanto faticosa e troppo lunga scaricare i materiali direttamente nella zona.

Tra i tanti progetti di ponti e porti prefabbricati due in particolare furono approvati.

La Krupp Stahlbau ottenne la licenza per produrre un molo artificiale che si sarebbe montato nel giro di una giornata. Il gigantesco ponte consisteva in tante piattaforme lunghe 32 m, connesse le une alle altre, che si appoggiavano sul fondale marino tramite quattro colonne d'acciaio semimobili, regolate con un sistema idraulico per adattarle in base all'alta marea così da evitare disguidi durante l'innalzamento o l'abbassamento del livello del mare.

Il secondo progetto derivò direttamente dalle brillanti menti dell'Heer e si trattava di un lungo ponte galleggiante denominato *Seeschlange*, Serpente Marino, costituito da una serie di moduli che sarebbero potuti essere comodamente rimorchiati uno dietro l'altro. Il problema più grosso era rap-

presentato, però, dal fattore tempo: mentre il serpente marino sarebbe potuto essere costruito in una ventina di giorni, il progetto della Krupp necessitava di almeno sei o sette mesi prima di essere completato e, benché il primo fosse più rapido da mettere in produzione, era anche il meno sicuro.[4] Di fronte a questa ambiguità, Busch decise che avrebbe fatto affidamento esclusivamente sull'abilità dei suoi soldati di conquistare in un batter d'occhio i porti inglesi. Ma, a differenza di Busch, a Hitler l'idea di costruire un porto prefabbricato per sveltire le operazioni di sbarco piacque ed entrambi i progetti furono approvati. E poiché la sua parola era quella finale, il comandante in capo della 16ª Armata non mostrò particolare interesse, visti i grandi periodi di produzione dell'attrezzatura e la scarsa quantità di tempo a sua disposizione. Hitler, però, pensò anche a come ridurre la durata della fabbricazione: dopo neanche due ore dall'approvazione del progetto, i membri dell'SD si diedero da fare per effettuare una ricerca di tutti i massimi esperti presenti in Germania e nella Polonia occupata. Nelle dodici ore successive, tre convogli ferroviari partirono da Danzica, Varsavia e Lodz con a bordo le migliori menti nel campo delle costruzioni e dell'ingegneria navale. Ad essi si aggiunsero quasi 9.000 manovali tra tutti coloro che avevano già partecipato alla realizzazione delle navi della Kriegsmarine nell'anteguerra. Ad Amburgo, nei due giorni successivi, i lavori per la costruzione delle piattaforme ebbero inizio e proseguirono a ritmi celeri, nonostante le spaventose condizioni in cui i lavoratori si trovarono.

Arrivano i rinforzi

La bilancia che vedeva sui due piatti l'idea del Premier di continuare a resistere contro un'invasione ormai prossima e la visione pessimistica di Nicolson sul futuro della Gran Bretagna stava iniziando a pendere a favore del primo. I piani iniziarono a svilupparsi secondo le previsioni: mentre i Dominions avevano seguìto a ruota la dichiarazione di guerra alla Germania dopo quella delle due democrazie europee, nelle colonie inglesi che avevano ottenuto una parziale indipendenza era iniziato il processo della mobilitazione generale che, però, stava procedendo molto lentamente, sia per le conseguenze della crisi del 1929 e sia per quelle della Prima Guerra Mondiale. Fu l'appello di Churchill, "Oggi difendiamo l'Inghilterra, domani libereremo l'Europa[5]", che sollecitò i Dominions a reintrodurre la coscrizione obbligatoria e a prepararsi allo sforzo bellico.

Il Primo Ministro William Mackenzie era rimasto a guardare con sospetto il precipitare degli eventi dopo l'occupazione tedesca della Cecoslovacchia e la fine della guerra civile spagnola. Realizzando che un conflitto europeo sarebbe presto scoppiato, egli fece mobilitare la nazione il 25 agosto, dichiarando la mobilitazione generale il 1° settembre. Tuttavia la guerra alla Germania fu dichiarata il 10 settembre, una settimana dopo l'entrata in campo della Gran Bretagna. Poiché molti canadesi non avevano cancellato dalle loro memorie gli orrori della guerra 1914-1918, la politica di Mackenzie si basò inizialmente sull'invio di risorse indirizzate alla produzione bellica inglese. Dopo neanche una settimana dall'entrata in guerra, il 16 settembre, il primo convoglio di navi mercantili scortato da due cacciatorpediniere lasciava il porto di Halifax per dirigersi in Inghilterra. Con la sconfitta della Polonia in un arco di tempo brevissimo, Mackenzie iniziò una campagna con il chiaro intento di reclutare quanti più uomini possibili e spedirli in Europa per contribuire ad arrestare l'espansione nazista sul continente. Nei mesi di ottobre e novembre fu formata la 1ª divisione di fanteria canadese, al comando del maggior generale Andrew Latta McNaughton, e durante il mese di dicembre la divisione fu trasportata in Gran Bretagna. Dopo aver preso parte ai furiosi combattimenti in Francia, la divisione divenne, assieme alla 52ª divisione scozzese, l'unico organico completamente attrezzato e motorizzato. Nel giugno del 1940 giunse anche il 1º Squadrone della Royal Canadian Air Force, equipaggiato con 26 Hurricane, al quale si era aggiunto il 115º Squadrone, formato prevalentemente da bombardieri Hampden, la cui produzione era stata richiesta direttamente dal Governo di Londra, e circa 300 uomini del personale di terra. La Royal Canadian Navy fornì un debole supporto bellico, restituendo sotto il comando della *Home Fleet* i cacciatorpediniere *HMCS Ottawa* e *HMCS Resetigouche* che la Royal Navy aveva ceduto negli anni '30, ma garantì un grande aiuto economico, dovuto al fatto che la Canadian Merchant Navy aveva iniziato nell'inverno 1939/40 a percorrere l'Atlantico per rifornire costantemente la Gran Bretagna.

L'Australia, quando ancora Joseph Lyons ricopriva la carica di Premier, aveva seguìto le orme della Gran Bretagna, mostrando una politica di appeasement nei confronti della Germania nazista. Quando Robert Menzies succedette a Lyons, la sua politica estera continuò a essere l'ombra di quella inglese ma, ormai, la fine dell'estate del 1939 incombeva e, quando la guerra scoppiò, per Menzies iniziò un periodo difficile. Egli fece tutto il possibile per chiamare a raccolta la nazione ma l'opinione pubblica risentì dei disastrosi risultati della Grande Guerra, come la battaglia di Gallipoli.

Il Labour Australian Party, che vedeva come suo maggiore esponente John Curtin, continuò a mettere i bastoni fra le ruote al Governo di Menzies e fu solo grazie alle lettere di Churchill che le acque si calmarono. Il 15 settembre, il Premier australiano annunciò alla radio la formazione dell'Australian Imperial Force, un corpo di spedizione comprendente la 6ª divisione e altre unità minori, e due mesi più tardi reintrodusse il servizio di leva obbligatoria. Gli arruolamenti iniziarono piano ma, quando giunse la notizia del disastro di Dunkerque, il numero degli iscritti crebbe in maniera esponenziale. Vista la volontà di resistere manifestata da Churchill, molti si arruolarono per difendere la propria patria o la Gran Bretagna.

Nel giugno del 1940, la 18ª brigata (generale di brigata Sir Leslie Morshead) e la 25ª brigata (generale di brigata William Bridgeford) erano sbarcate a Liverpool e furono subito inquadrate sotto il comando diretto di Ironside. Gli australiani, benché avessero ricevuto tutto l'equipaggiamento necessario a difendere l'Inghilterra, mancavano di un serio addestramento e ciò avrebbe avuto le sue conseguenze se le truppe si fossero scontrate con quelle tedesche. Come rinforzo per la RAF, la Royal Australian Air Force possedeva in Inghilterra il 10º Squadrone, il quale però non avrebbe fornito un sostanziale supporto all'aviazione inglese poiché era equipaggiato con aerei idonei a missioni di ricognizione marittima o anti-sottomarini mentre i 100 piloti da caccia che arrivarono ai primi di luglio avrebbero rappresentato una risorsa importantissima per Dowding. La Royal Australian Navy, allo scoppio delle ostilità con la Germania, era forte di due incrociatori pesanti (*HMAS Australia* e *HMAS Canberra*), tre incrociatori leggeri moderni (*HMAS Hobart*, *HMAS Perth* e *HMAS*), un incrociatore obsoleto (*HMAS Adelaide*), cinque cacciatorpediniere e altre unità di scorta. Menzies però rifiutò di cedere alcune delle unità navali sotto il comando della Royal Navy perché, e non aveva tutti i torti, guardava con un sospetto crescente le ambizioni territoriali dei giapponesi.

A differenza del vicino geografico, la Nuova Zelanda aveva assunto un atteggiamento del tutto opposto. Una grande opposizione al fascismo, una condanna alla politica di appeasement e un forte sentimento nazionale erano stati gli ingredienti condivisi dall'opinione pubblica. Poiché l'economia e la difesa della nazione dipendevano al 90% dalla Gran Bretagna, non appena Chamberlain lesse alla radio la dichiarazione di guerra alla Germania, la medesima azione si svolse in Nuova Zelanda, dove il Primo Ministro Michael Savage annunciò che le relazioni con il Governo tedesco erano state troncate repentinamente. Inoltre, molti neozelandesi, pervasi da un patriottismo nei confronti dell'Inghilterra, vedevano, proprio come Churchill, quell'isola come l'unico strumento per salvare l'Europa e forse tutto il mondo dalla tirannia delle forze dell'Asse. Le autorità neozelandesi istituirono nei mesi a seguire il 2º Corpo di Spedizione, suddiviso in tre raggruppamenti, uno dei quali fu spedito in Scozia dopo la caduta della Francia, comprendente la 5ª brigata (generale di brigata James Hargest) e la 7ª brigata di fanteria (generale di brigata Sir Harold Barrowclough). Il contributo che la Royal New Zealand Air Force diede prima dello scoppio delle ostilità fu misero: solo 30 bombardieri Wellington. La distanza geografica della nazione dalle ostilità permise, come anche a Canada, Australia e Sud Africa, di consolidare la produzione aeronautica e i corsi di addestramento per piloti, osservatori, mitraglieri, navigatori. Anche la Nuova Zelanda rifornì l'Inghilterra con più di 100 piloti e vari comandanti, tra i quali vi era anche Keith Park. La Royal New Zealand Navy aveva, invece, prestato alla Marina di Sua Maestà i due incrociatori leggeri *HMNZS Achilles* e *HMNZS Leander*, spinta dalla voglia di affrontare la Kriegsmarine dopo che la prima partecipò con successo all'affondamento della corazzata tascabile *Graaf von Spee*.

Tutti questi rinforzi, inviati dai Dominions per salvare la Gran Bretagna dall'invasione tedesca, sarebbero serviti se fossero stati dislocati nelle posizioni adatte ma, ormai, è possibile immaginare dove la maggior parte delle truppe si trovasse.

Thorne mescola le pedine

Fu quasi una coincidenza che il 30 giugno Thorne prese il comando del XII corpo d'armata e il giorno seguente Re Giorgio VI si recò in visita alla costa meridionale del Kent. Accompagnato dal generale, spese l'intera giornata visitando tutte le principali città tra Deal e Hythe, Lympne, Lyminge e Hawking. Osservò i soldati in addestramento e i piloti alzarsi in volo per poi tornare dalle battaglie che infuriavano nei cieli dell'Inghilterra. Ovunque passasse, i membri del LDV e i pochi rimasti nelle proprie case si riversavano per le strade e salutavano a gran voce il loro imperatore. Alla fine della giornata, egli confidò a Thorne di esser rimasto molto soddisfatto dell'eccellente grado di preparazione raggiunto dalla truppa e dal coraggio mostrato dai piloti nell'alzarsi in volo in condizioni così sfavorevoli.

Thorne non ebbe nulla da ridire ai commenti del Re ma la visita alle difese costiere del Kent gli fece sorgere grossi dubbi sull'effettiva potenzialità delle truppe nel caso i tedeschi fossero sbarcati nel Kent o nel Sussex orientale, e tale sospetto gli era già sorto durante i combattimenti aerei di fine giugno e inizio luglio. Invano, il giorno seguente, contattò Ironside per convincerlo a cedergli dei rinforzi per potenziare le guarnigioni in quelle contee: l'unica consolazione che ottenne fu quella di ricevere, nei primi giorni del mese di ottobre, il comando delle due brigate neozelandesi. La notizia non fu molto confortante, soprattutto perché Thorne intravedeva nei mesi di agosto e settembre il periodo ideale per l'invasione. Così dovette agire da solo per riposizionare nel modo migliore le truppe a sua disposizione.

La 45ª divisione di fanteria 'Wessex' era un'unità i cui effettivi avevano finito da qualche mese il loro addestramento di base e, poiché non possedeva i mezzi necessari per spostarsi rapidamente su strada, Thorne decise di dislocarla sulla costa meridionale del Sussex orientale, tra Rye e le Beach Head. Dapprima, il maggior generale Sir Edmund Schreiber riottenne il comando della 135ª brigata, che precedentemente difendeva la zona tra Dymchurch e Dungeness: la spostò più a sud, sistemando il V/Somerset Light Infantry in maniera che potesse coprire il tratto di costa sabbiosa tra New Romney e Dungeness, che più si prospettava come luogo ideale per un'invasione diversamente dalle ripide e bianche scogliere di Dover. Nei pressi di Lydd e delle zone paludose di Denge fu dislocato il VI/Somerset Light Infantry, in modo che fungesse come riserva in caso di contrattacco, mentre il VII battaglione venne spostato direttamente sulla costa, a copertura dei porti di Camber e di Rye e della città stessa, molto importante poiché vi era presente una stazione della CH in grado di rilevare i movimenti di velivoli nemici fino al Passo di Calais.

Per la disposizione delle altre due brigate, Thorne fece fruttare l'esperienza a Dunkerque, dove i cacciatorpediniere e gli incrociatori leggeri tedeschi avevano piegato la resistenza con le loro bocche da fuoco: mantenne, quindi, solo delle piccole unità a coprire la fascia costiera mentre il grosso delle truppe rimase concentrato nell'interno, fuori dalla portata dei cannoni. Anche se il nemico fosse riuscito a sfondare, la sua avanzata sarebbe stata bloccata e, una volta che la Royal Navy avesse distrutto le navi da guerra tedesche nel Canale, egli contava di possedere truppe motorizzate sufficienti a ricacciare indietro gli invasori. Il I/Royal Irish Fusiliers fu destinato a coprire il fronte tra Winchelsea Beach e Bexhill. Le due grandi città, Hastings e Bexhill, furono rinforzate mentre, per la difesa del litorale tra Hastings e Winchelsea Beach, Thorne ripose molta fiducia nelle ripide scogliere e nel terreno impraticabile. Di fatto, una sola compagnia fu inviata nella città limitrofa al Rye Harbour, collegata con le altre tramite una linea telefonica. Tra Bexhill ed Eastbourne fu schierato il IX/Devonshire, i cui compiti furono resi più facili dalla presenza delle Torri Martello.

Le Torri Martello erano delle torri a forma di tronco di cono, le cui dimensioni raggiungevano i dodici metri in altezza, un diametro inferiore di una ventina di metri e uno superiore di quindici. Realizzate per contrastare un'eventuale invasione delle forze napoleoniche, avevano pareti spesse quattro metri e la forma circolare riduceva di gran lunga i danni delle palle di cannone deviandole. Internamente, la torre era suddivisa in due piani, tagliati perpendicolarmente da un pilastro che fun-

geva come basamento per il cannone montato in cima. A partire dal basamento della torre vi erano le seguenti stanze: un serbatoio dell'acqua solitamente collegato a un pozzo limitrofo e una dispensa per le cibarie, un magazzino e un deposito per la polvere da sparo, una stanza per l'ufficiale e una in grado di accogliere 24 soldati, entrambe provviste di un moderno arredamento composto da panche, tavoli e giacigli per riposare. Per favorire una maggior resistenza al peso del tetto e del cannone, dalla cima del pilastro originava l'arco del tetto, nient'altro che una cupola anulare formata da un grosso spessore a volta in muratura. Le feritoie a forma rettangolare permettevano un'eguale illuminazione delle stanze e permettevano il ricambio dell'aria. Per una miglior sicurezza, la porta d'ingresso si trovava sollevata a circa sei metri dal suolo e vi si accedeva tramite una scala di legno che veniva ritratta quando l'equipaggio della torre era al suo interno. Insomma, gli inglesi non si fecero mancare proprio niente dal punto di vista della comodità e della sicurezza; le Torri Martello rappresentavano degli ideali capisaldi atti a frenare un'invasione. Tuttavia, in quell'agitato periodo dell'anno, le Torri Martello non furono in grado di deviare le granate da 105 o 150 mm della Kriegsmarine né i loro cannoni da 24 o 32 libbre risultarono efficaci contro i mezzi moderni. Ciò nonostante, le fortificazioni furono occupate da reparti militari e trasformate in strutture di difesa: sulla costa meridionale furono adibite a postazioni di osservazione, nascondigli per tiratori o a nidi di mitragliatrici.

Nei dintorni di Mayfield e di Etchingham furono dislocati gli altri reggimenti e le batterie campali e vennero lentamente ammucchiate le loro scorte di munizioni.

Liardet, perdendo il controllo della 135ª brigata, non ebbe bisogno di ricevere l'ordine di Thorne perché comprese da solo che la 1ª divisione di fanteria 'Londra' andava risistemata da cima a fondo, man mano che i rinforzi arrivavano. All'interno della 2ª brigata di fanteria 'Londra', il I battaglione del reggimento Queen's Westminster cedette al I battaglione London Rifle Brigade la difesa degli aeroporti di Lympne e Hawkinge, e il suo organico fu trasferito a Shepherdswell, una decina di chilometri a nord di Dover. Il I London Rifle Brigade inviò una compagnia ad Arpinge, vicino ad Hawkinge, mentre tutto ciò che rimaneva dell'unità fu spostato tra Horton Park e Lyminge, in posizione difensiva.

L'arrivo, il 10 luglio, della 35ª brigata di fanteria sull'Isola di Sheppey permise alla 1ª brigata di fanteria 'Londra' di non preoccuparsi più di quella zona di fronte. In realtà la 35ª non era affatto pronta, in termini sia di forza sia di equipaggiamento, per affrontare seriamente il nemico: era, infatti, reduce dai combattimenti vicino ad Abbeville che si svolsero nel maggio, quando le punte corazzate tedesche stavano per dividere in due le armate alleate.

Infine, il 14 luglio, il battaglione d'addestramento della Guardia Irlandese alla guida del tenente colonnello visconte Hugh Gough, fu spedito a occupare la cittadella di Dover e a difendere le Western Heights, lasciando a Lingfield solamente le reclute che erano arrivate la sera precedente. Composto da uomini di buona fede che avevano terminato il loro addestramento il 9 luglio, il battaglione era un'unità improvvisata il cui arrivo al fronte quasi all'ultimo momento diede ai soldati l'opportunità per familiarizzare con le difese, fare amicizia con i miliziani e prepararsi per l'imminente evento di portata storica.

La 1ª divisione corazzata rappresentava l'ultimo appiglio di salvezza poiché costituiva l'unica unità mobile di riserva nel Surrey e, quindi, l'unica in grado di raggiungere in meno di dodici ore le spiagge minacciate del Kent o del Sussex orientale. Ma, poiché era sotto il comando della riserva, l'autorizzazione a spostarla sarebbe dovuta provenire da molto in alto. A quel punto Thorne iniziò a considerare il fatto di far ritirare le truppe dietro la linea GHQ se i tedeschi fossero sbarcati nel suo settore. La costa più minacciata sembrava quella del Sussex orientale perché, con un'abile manovra, i tedeschi sarebbero giunti in pochi giorni alle porte di Londra, ma anche quella del Kent non era da sottovalutare. Durante quel periodo caratterizzato da momenti di elevata tensione, giunse Winston Churchill. Il 15 luglio il premier inglese si era recato in quei luoghi per visitare le zone e fu informato dal comandante della 2ª brigata 'Londra' che l'unità aveva solamente tre cannoni anticarro a copertura di quattro o cinque miglia di costa a rischio, che ogni pezzo disponeva di sei proiettili e che per l'addestramento venivano impiegate le granate a salve con il duplice scopo di rassicurare gli artiglieri sul funzionamento del cannone e di istruire i novellini sui meccanismi dell'arma.

Churchill, posto dinanzi quella situazione, promise l'invio di ulteriori granate ma richiese che, almeno temporaneamente, fossero sospese tutte le attività di addestramento. Il Premier, infatti, era rimasto senza parole dinanzi all'enorme spreco di risorse, come commentò in una lettera a Eden il 16 luglio: "Temo che le truppe siano impiegate per troppo tempo all'interno delle fortificazioni. Con i tempi che corrono, sarebbe meglio che si addestrassero almeno otto ore al giorno, magari effettuando una parata mattutina."

Nonostante gli auspici di Churchill, però, non vi sarebbe stato più molto tempo da dedicare all'addestramento perché, mentre nei cieli i combattimenti giungevano a termine, ben presto sarebbero iniziati quelli per mare. Thorne non riuscì a ottenere il controllo della 1ª divisione corazzata e ben presto tutti i vertici politici e militari se ne sarebbero pentiti.

L'offensiva del Comando Bombardieri[6]

"La guerra era in atto da solamente ventiquattro ore ma il nostro carico di bombe era già stato modificato per quattro volte. All'ora di pranzo del 4 settembre ci diedero un'ora di tempo per prepararci, visto che i Blenheim erano già stati riempiti con ordigni semi perforanti da 500 libbre."

Così scrisse nel suo diario il capitano Kenneth Doran, riferendosi alla prima missione di guerra del 110º Squadrone del Comando Bombardieri. L'obiettivo della missione era quello di colpire le navi tedesche ancorate a Wilhelmshaven ma, in realtà, nessuna nave fu affondata né colpita quel giorno e la risposta dei tedeschi fu rapida ed efficace.

Le operazioni del 4 settembre, che agli inglesi costarono la perdita di sette aerei su ventinove, furono il primo tentativo di danneggiare i tedeschi dal cielo. Le visioni troppo ottimistiche dei risultati che si sarebbero potuti raggiungere, la premura di non colpire la popolazione civile, la grande porzione degli aerei che fallirono nel localizzare l'obiettivo, l'inefficacia degli ordigni e le loro conseguenze, la sopravalutazione da parte degli equipaggi delle proprie abilità in condizioni meteo sfavorevoli e l'incrollabile coraggio con il quale gli attacchi sarebbero stati condotti furono le caratteristiche di numerose missioni condotte dal mese di settembre fino al maggio del nuovo anno.

I Blenheim e i Wellington, assieme ai Withley, ai Battle e agli Hampden, che così presto avevano portato la guerra nelle acque tedesche, erano aerei del Comando Bombardieri, il comando più grosso della RAF. Nell'attacco alle navi da guerra il 4 settembre, il Comando Bombardieri, pur potendo farlo, non inferì un grosso colpo alla Germania perché l'ordine era di restare nei limiti dettati dal Gabinetto di Guerra: il Comando Bombardieri, sebbene esistente dal 1936, non era sufficientemente numeroso e molte missioni, prima di essere approvate, venivano accuratamente studiate e analizzate. Da 55 squadroni nel tempo di pace, il Comando Bombardieri fu gradualmente ridotto a 33 (480 velivoli) e, tra questi, meno di dieci furono trasferiti in Francia e inclusi nell'Advanced Air Striking Force. Poiché la Francia non possedeva bombardieri degni di nota, il peso della guerra aerea ricadde sulle spalle degli inglesi e i membri di spicco del Ministero dell'Aria adottarono la strategia del "pan per focaccia". Se la Germania avesse intrapreso assalti aerei senza restrizioni, il Comando Bombardieri avrebbe a sua volta attaccato indiscriminatamente obiettivi militari, come i depositi o le raffinerie, vitali allo sforzo bellico del nemico, senza preoccuparsi delle perdite dei civili. Se, invece, la Luftwaffe avesse condotto le sue offensive solamente contro installazioni belliche, i bombardieri britannici avrebbero attaccato la flotta tedesca a Wilhelmshaven e in mare aperto e avrebbero cercato di creare dissapori tra la popolazione civile con volantini di propaganda antinazista lanciati dai Withley sulle regioni della Ruhr, Amburgo, Brema, Berlino e perfino su Vienna e Praga. Poiché, come si è visto, la Luftwaffe non mostrava ancora un certo interesse per le isole britanniche, la RAF si limitò a inviare delle missioni di ricognizione sopra la base navale tedesca, facendo bene attenzione a non infrangere lo spazio aereo olandese o danese.

La giornata del 18 dicembre fu catastrofica per il Comando Bombardieri: grazie ad una stazione radar Freya, i tedeschi riuscirono a individuare la formazione di ventidue Wellington con otto minuti di anticipo. I Bf-109 e i Bf-110 furono fatti alzare in volo e diedero un caloroso benvenuto agli inglesi. Dodici aerei non fecero più ritorno in Inghilterra mentre i quattro piloti della Luftwaffe abbattuti furono tratti in salvo. L'esperienza, se non altro, fece capire che né i Wellington né gli

Hampden o gli altri aerei avrebbero potuto operare di giorno in territori controllati dai caccia nemici perché le missioni sarebbero diventate un vero suicidio.

Durante i mesi di inattività, lo stato maggiore della RAF considerò l'ipotesi che un'invasione tedesca dei Paesi Bassi avrebbe potuto dare il via all'offensiva aerea nella Ruhr, la regione che conteneva la più alta concentrazione degli obiettivi industriali e che produceva il 60% dei materiali necessari all'economia bellica tedesca. Il momento ideale per scatenare l'assalto sarebbe arrivato quando la Wehrmacht avesse violato la neutralità dei Paesi Bassi: così facendo, gli aerei inglesi avrebbero potuto volare negli spazi aerei del Belgio e dell'Olanda, attaccare obiettivi specifici e già selezionati in precedenza, e sfruttare così un breve intervallo prima che i tedeschi potessero installare delle difese aeree avanzate. Questi attacchi, oltre ad avere degli effetti a lungo termine, avrebbero rallentato i progressi delle truppe tedesche in Olanda e avrebbero costretto gli invasori a trattenere nelle retrovie cannoni antiaerei e caccia, indebolendo così le forze in prima linea e rendendole facili bersagli per i Blenheim e Hampden. Anche se i francesi non condividevano le strategie dei loro alleati, prima di poter scatenare l'offensiva, serviva sempre l'autorizzazione del Gabinetto di Guerra. La distruzione di Rotterdam il 14 maggio diede l'ok al Comando Bombardieri. Ormai i dubbi erano svaniti e allo stato maggiore della RAF furono date le ultime informazioni per procedere con l'attacco. Tra i numerosi vantaggi conseguenti a questa decisione, il più grande sarebbe stato un effetto anticipato sull'aviazione tedesca. Se la Royal Air Force avesse radiato la Ruhr, distruggendo le raffinerie con delle bombe ben piazzate e le proprietà urbane con quelle che sarebbero andate fuori mira, la protesta per effettuare una rappresaglia sarebbe stata troppo forte per i generali tedeschi. Lo stesso Hitler avrebbe potuto essere alla testa del clamore. L'attacco sulla Ruhr sarebbe stato il biglietto d'invito per la Luftwaffe a bombardare Londra. Ci volle un giorno intero per convincere il Gabinetto di Guerra a dare il via alle operazioni e così, nella notte tra il 15/16 maggio, 111 bombardieri tra Wellington, Withley e Hampden si alzarono in volo per colpire obiettivi a est del Reno: 78 erano diretti contro le raffinerie ma solo 24 riuscirono a trovarle. Questo fu il primo grande raid notturno organizzato della guerra e rappresentò anche un'ulteriore prova dei limiti dei metodi di navigazione basati sul puro calcolo o sull'osservazione astronomica, anche se molti equipaggi ritornarono indietro pienamente convinti di aver centrato il bersaglio. I rapporti provenienti dalla Germania sconvolsero, infatti, ogni più ottimistica previsione: un articolo proveniente da un quotidiano diffuso a Colonia riportava come alcune bombe, dirette verso alcune strutture della IG Farben Werke a Dormagen, avessero in realtà colpito una grossa fattoria e ucciso un casaro. Secondo un altro articolo, quell'uomo aveva acceso una luce esterna per recarsi al lavatoio traendo in inganno i piloti inglesi che interpretarono il gesto come un segnale. Altri cinque feriti furono contati a Colonia e quell'incursione aerea non riuscì nemmeno a svegliare tutti gli abitanti della Ruhr, effetto tanto sperato dai vertici dell'Aeronautica britannica.

Nelle notti e nei giorni successivi, il Comando Bombardieri iniziò a compiere attacchi contro qualsiasi obiettivo tedesco ritenuto importante per lo svolgimento della campagna: una volta era una colonna di truppe, un'altra volta un convoglio di rifornimenti e un'altra volta ancora era un deposito di munizioni. Tutte le azioni sarebbero dovute essere svolte sotto la copertura dei caccia del Comando Caccia ma non sempre le cose andarono come previsto: il 17 maggio dodici Blenheim individuarono e attaccarono dei raggruppamenti di soldati e veicoli tedeschi nei pressi di Gembloux. Mentre gli Hurricane erano già sopra il loro obiettivo, i bombardieri furono presi *en route* da quindici Bf-109. Undici furono abbattuti e fu solo grazie alla tenacia del comandante dello squadrone, Percy Bernard, che l'82º Squadrone non fu sciolto. Anzi, il giorno stesso, altri dodici nuovi Blenheim con i rispettivi equipaggi furono consegnati e sei di essi compirono un'azione notturna contro la Germania il 20 maggio. Newall dichiarò apertamente che non avrebbe sopportato perdite così elevate in un momento così critico della guerra e confinò i bombardieri 'medi' (Blenheim e Battle), come quelli 'pesanti' (Wellington, Hampden e Withley), alle operazioni notturne. Gli attacchi diurni sarebbero continuati ma solo in presenza di una buona copertura offerta dalle nuvole e di un'efficace scorta di caccia. Poiché la battaglia si stava portando entro i limiti del raggio d'azione del Comando Caccia, ciò sarebbe stato possibile, nonostante le reticenze di Dowding.

Lo sviluppo della caccia di scorta, vitale per garantire il successo delle operazioni, portò a un aumento di intensità delle pattuglie offensive. Mentre i Blenheim scortati cercavano in tutti i modi di ridurre la minaccia che incombeva sul BEF, i caccia, Hurricane, Lysander o i vecchi Hawker Hector, continuavano a sorvolare l'area del Passo di Calais. Il 24 maggio, Halder annotò nel suo diario che "per la prima volta, il generale von Kleist sporse lamentele riguardo alla supremazia aerea nemica." Anche Guderian quel giorno annotò: "La resistenza dei caccia nemici era così forte che i nostri ricognitori non poterono alzarsi in volo."

La pressione, però, cresceva e Dowding fu costretto a gettare in campo anche gli aerei a lui più cari e da lui gelosamente conservati, gli Spitfire. Le intere risorse del Comando Caccia furono risucchiate inesorabilmente nella battaglia. La linfa vitale per la difesa aerea dell'Inghilterra stava scomparendo nei cieli della Francia. Con la morsa che si stringeva sempre di più attorno alla sacca e con l'evacuazione in corso il 26 maggio, sia Ramsay sia Gort si rivolsero al Comando Bombardieri, implorando affinché i suoi equipaggi facessero il possibile e l'impossibile per rallentare la marcia dei tedeschi. I caccia furono impiegati a coprire la testa di ponte e le rotte navali, gli aerei ricognitori portavano indietro preziose informazioni sugli spostamenti delle truppe tedesche e i bombardieri tormentavano i soldati e mettevano a tacere importanti batterie del nemico.

Le operazioni combinate erano gestite dal vicemaresciallo dell'aria Charles Blount dal quartier generale ad Hawkinge e il suo fu un compito di estrema difficoltà. Le fondamenta sulle quali avrebbe dovuto lavorare erano appena abbozzate. Solo facendo un collage dei risultati delle ricognizioni, i rapporti dei bombardieri notturni, il materiale dell'intelligence del Ministero dell'Aria e i messaggi intercettati e decifrati a Bletchley Park, Blount riuscì a farsi un'idea di quanto stava accadendo oltre il Canale. Poi le cose precipitarono: il 27 maggio le missioni di ricognizione effettuate dalla RAF e dal BEF cessarono di operare, il giorno seguente cadde Dunkerque e con essa anche il Corpo di Spedizione Britannico.

Con l'avvento della campagna di Francia, non avendo più alcuna ritirata da coprire, il Comando Bombardieri, amareggiato dalla pesante sconfitta subìta dall'Esercito, riprese la sua attività contro depositi di stoccaggio del petrolio. I Blenheim continuarono ad attaccare di giorno gli spostamenti delle truppe tedesche, specialmente quelle in direzione della Senna e i Battle bersagliarono le comunicazioni nella Francia settentrionale durante la notte.

Con l'entrata in guerra dell'Italia, Churchill decise che era giunta l'ora di far capire a Mussolini che aveva fatto il passo sbagliato. La Francia, il 10 giugno, era nel caos e i suoi caccia, che normalmente erano selezionati per la difesa dello spazio aereo nazionale meridionale, furono trasferiti a nord. Ai francesi l'idea della RAF di aprire una campagna aerea contro un nemico la cui ira avrebbe potuto sfogarsi non su Londra ma su Marsiglia, Lione e Parigi, non piacque. La sera dell'11 giugno, questa convinzione portò a un fatto a dir poco eccezionale. Il capitano Russel Field si trovò nel bel mezzo di quello che definì "un incubo vivente".

Poco dopo che i Wellington del 99º Squadrone toccarono terra, l'ufficiale in comando del Gruppo di bombardieri francesi più vicino alla Normandia telefonò e riferì che nessun bersaglio italiano avrebbe dovuto essere attaccato. Field stava riflettendo sul da farsi quando arrivò, direttamente dal Gabinetto di Guerra, l'ordine di far alzare in volo gli aerei. All'aeroporto di Salon-de-Provence, però, alcune camionette cariche di soldati francesi avevano invaso la pista di decollo.

La questione dovette essere rivolta dapprima al Ministero dell'Aria e poi al Primo Ministro, che convinse Weygand della necessità di colpire l'Italia prima che fosse troppo tardi. Il 12 giugno, i Withley di cinque squadroni diversi si alzarono in volo dopo essersi riforniti nelle Isole del Canale e puntarono dritti verso il Bel Paese. Ma, sebbene la Regia Aeronautica non possedesse moderne apparecchiature per il rilevamento notturno né dei caccia all'altezza di sfidare i bombardieri britannici, l'Italia aveva una barriera naturale, ossia le Alpi che divennero l'incubo dei piloti incaricati di portare la guerra nel paese di Mussolini. Molti, piuttosto che attaccare l'Italia, preferivano volare sopra la Germania. Su trentasei aerei che si alzarono in volo, tredici raggiunsero Torino e Genova ma le loro bombe caddero in aperta campagna o nel mare. Gli altri aerei incapparono in una tempesta e dovettero rientrare, mentre i superstiti raccontarono di aver avuto troppi guasti ai motori. Furono

subito formulate le ipotesi più strampalate, si pensò addirittura che qualche sabotatore avesse zuccherato il carburante!

Quattro notti dopo, alcuni Wellington si levarono in volo da Salon-de-Provence per attaccare le industrie dell'Ansaldo a Genova ma, nonostante la città non fosse oscurata, non trovarono i loro obiettivi. Non volendo rischiare di colpire i civili, un solo aereo sganciò il suo carico.

Due giorni dopo, la Francia firmò l'armistizio e, il 18 giugno, gli ultimi elementi della RAF lasciarono per sempre il suolo dei loro alleati.

Con il passare dei giorni la situazione degenerò sempre di più e la minaccia di un'invasione si fece sempre più presente. Poiché, come si è detto, la costante presenza dei caccia tedeschi e della contraerea non permise più al Comando Costiero di ottenere un quadro generale sulla situazione nella Francia occupata, un gruppo di ingegneri aeronautici inventò un metodo non molto ortodosso per compiere ricognizioni E.E.E. (Extensive, Efficient and Economical, ovvero a lungo raggio, efficienti ed economiche), dando origine allo Spitfire C, aereo ad alta quota con la cabina pressurizzata.

L'Unità di Ricognizione Fotografica, comprendente uno squadrone di questi velivoli, fu assorbita dal Comando Costiero. Dalla Norvegia alla Spagna, questi aerei erano in grado di immortalare con una precisione assoluta i porti in mano ai tedeschi, anche se le installazioni che si affacciavano sul Canale divennero le predilette. I porti della Normandia, del Passo di Calais e dell'Olanda iniziarono a essere fotografati a più riprese a partire dal 1° luglio e, grazie anche ai rapporti provenienti dalle barche di vedetta e degli osservatori notturni appostati sulla sommità delle scogliere, fu possibile incominciare a farsi un'idea di quanto consistente fosse la flotta d'invasione.

Data	Porti con il maggiore assembramento di imbarcazioni fotografate				
	Ostenda	Dunkerque	Calais	Boulogne	Le Havre
6 luglio	21	34	29	30	18
8 luglio	53	78	80	76	65
10 luglio	94	103	104	108	96
12 luglio	131	122	135	133	128
14 luglio	143	167	178	170	174
16 luglio	164	201	218	208	195

Come molti poterono confermare, lo spostamento del naviglio avveniva prevalentemente durante la notte. Poiché i tedeschi si sentivano sicuri dietro quello schermo di Messerschmitt 109 e pezzi da 88 e 20 mm, avevano tralasciato, forse per errore o forse volutamente, l'oscuramento dei porti sopra citati.

"Da lassù – scrisse Martin Higgins, un membro del Royal Observer Corps che decise di sacrificare parte delle ore di sonno per godersi lo spettacolo – la costa era un pullulare di luci, come se fosse stata popolata da uno stormo di lucciole. Era impressionante e provavo una certa invidia quando, in quelle notti di luglio, fissavo lo sguardo sul Passo di Calais. Con precisione non era possibile dire quante barche effettivamente entrassero, uscissero o stanziassero nei porti perché la luce poteva provenire anche dalle finestre, distinguibili solamente con l'uso di potenti binocoli, e dei fari che illuminavano le installazioni portuali. Il solo pensiero, però, che un giorno o l'altro quella gigantesca flotta avrebbe potuto trasportare i tedeschi sulla nostra isola faceva venire i brividi fino alle ossa."

I rapporti inquietanti del continuo aumento di mezzi da sbarco nei 'Porti dell'Invasione', come la stampa britannica aveva soprannominato le suddette città portuali, avevano fatto credere, sia alla popolazione che ai capi dello stato maggiore che l'invasione avrebbe avuto luogo di lì a poco.

Churchill insistette affinché fosse fatto tutto il possibile per danneggiare la flotta da sbarco prima che potesse muoversi contro l'Inghilterra e, poiché la Royal Navy non avrebbe potuto inviare le navi di grosso tonnellaggio attraverso lo Stretto, il compito ricadde sulle spalle del Comando Bombardieri.

“Ogni attività di bombardamento sulla Ruhr e sull’Italia deve essere sospesa. La massima priorità deve essere data ai bersagli nella regione del Passo di Calais, quali i porti e le basi aeree utilizzate dal nemico. Sarà necessario concentrare tutti gli sforzi per allentare il pericolo di un’invasione” aveva scritto il maresciallo dell’aria Newall al capo del Comando Bombardieri in una lettera del 10 luglio.

Le condizioni sotto cui gli equipaggi inglesi avrebbero dovuto operare erano ambigue: da un lato, la distanza da coprire sarebbe stata molto ridotta e ciò avrebbe permesso di impiegare il massimo carico di bombe consentito, ma dall’altro le difese tedesche in quelle zone, secondo stima dell’intelligence, sarebbero state formidabili. Il primo raid si svolse nella notte fra l’otto e il nove luglio e l’ufficiale di volo Ron Glimour descrisse quell’esperienza a bordo di un Blenheim: “L’intero Blackpool Front, soprannome che demmo al tratto di costa che si estendeva ad ovest di Dunkerque, era adesso ben visibile. Era uno spettacolo sorprendente. La città di Calais era tutta illuminata. Così era anche Boulogne e lungo tutta la costa i bagliori erano intensi e si estendevano in lontananza. Facevano sembrare il litorale un sottile serpente luminoso. Avvicinandoci a Ostenda, ci fu un violento contraccolpo quando le bombe lasciarono il loro vano. Un secondo dopo, il puntatore parlò al microfono: “Bombe sganciate”. Le mie mani spinsero le leve degli acceleratori più veloci di una scheggia. I motori iniziarono a rombare e manovrai in maniera da prendere quota piuttosto rapidamente. Mentre l’aereo saliva, guardai verso il basso. Ecco: uno, due, tre, quattro grossi lampi erano il segno che le mie bombe erano andate a centro. Con la luce di quest’ultima, proprio come un fulmine che illumina un intero paesaggio, riuscii a distinguere con precisione la sagoma dei moli, per un breve intervallo di tempo. In mezzo a loro, l’acqua sembrava che ribollisse in mezzo a tante sagome nere. Frammenti di chiatte nel frattempo erano stati eruttati nel cielo e adesso ricadevano lentamente nel mare. Poi ci fu una gigantesca esplosione. Eravamo a 2.000 piedi di quota e ben distanti dai moli ma l’aereo subì un forte scossone come se una misteriosa forza invisibile ci avesse colpiti dal ventre. Un vivido lampo ci avvolse mentre un boato assordante ci riempì le orecchie. Mentre l’inferno scoppiava attorno a noi, io dovetti lottare come un dannato per riprendere il controllo dell’apparecchio ma la mia mente era tutta concentrata sul capire cosa diavolo avesse provocato quell’esplosione.”

Per i tedeschi, quella fu una notte insonne. Si erano sentiti troppo sicuri dietro al loro muro di difese anti-nave e anti-aeree che consideravano impenetrabile. La gigantesca esplosione di cui Ron Glimour fu testimone fu provocata da una bomba che centrò in pieno alcune mine che erano state impilate su un molo e che sarebbero state imbarcate su un posamine il giorno seguente. Sia il molo sia la nave furono completamente divorati dalle fiamme. Altre otto imbarcazioni furono affondate e solo tre colpite in modo non grave. Ma Kesselring non avrebbe permesso al Comando Bombardieri di colpire ancora una volta i porti d’invasione in quel modo. Infatti, nella notte successiva, un secondo raid fu tentato dagli inglesi, questa volta verso Dunkerque e Calais ma fu sventato non appena i Withley e gli Hampden sorvolarono lo stretto. Dapprima la contraerea navale, poi quella terrestre e, infine, la Luftwaffe costrinsero gli equipaggi a sganciare le bombe ancora prima di raggiungere la costa francese. Su trenta aerei decollati quella notte, solamente quattro fecero ritorno alle basi.

Vedendo, allora, gli scarsi risultati, tra il 15 e il 16 luglio una flottiglia di cacciatorpediniere si prese la briga di attaccare dal mare i porti d’invasione. Con due navi da Portsmouth e tre da Sheerness, la Royal Navy effettuò un blitz contro Cherbourg, Boulogne, Calais, Dunkerque e Ostenda, ma la premura dell’operazione, unita all’imprecisione delle salve, diede risultati penosi: con un bombardamento di neanche otto minuti, solamente 14 imbarcazioni in tutto furono colpite o danneggiate. Vista, dunque, l’impossibilità di trasferire i convogli via mare durante la notte, Raeder decise che li avrebbe spostati durante il giorno, in piena vista degli inglesi e sotto la copertura dell’artiglieria a lunga gittata e dell’aviazione.

L’ordine di Churchill di sospendere le operazioni aree contro le potenze belligeranti dell’Asse non fu, però, ben visto da Charles Portal. La sua intenzione primaria fu quella di ridurre il peso degli attacchi aerei contro la sua nazione e, per metterla in pratica, i bombardieri notturni iniziarono,

dalla prima settimana di luglio, a colpire le industrie aeronautiche tedesche, mentre i bombardieri diurni si diressero contro gli aeroporti nei territori occupati.

I convogli navali e i porti d'invasione furono evidenziati come bersagli con la massima priorità, tuttavia molti attacchi furono compiuti anche su centri di comunicazione, ponti, convogli di rifornimento e presunti snodi ferroviari utilizzati dai tedeschi per accumulare tutto il materiale necessario all'invasione. Che gli attacchi agli aeroporti nemici avessero dato buoni risultati fu tutto da verificare. C'erano circa 400 basi aeree dalle quali i tedeschi avrebbero (e l'avrebbero fatto) potuto operare contro l'Inghilterra; piccole quantità di aerei sparpagliate su un così vasto numero di piste sarebbero state soggetti infruttuosi per gli attacchi; la scorta dei caccia, che si era rivelata efficiente, era un lusso che il Comando Bombardieri non si poteva più permettere. La situazione, però, richiedeva che gli aeroporti venissero attaccati e gli equipaggi tentarono il tutto e per tutto per riuscire nell'impresa. In qualche occasione i loro sforzi vennero premiati ma la maggior parte delle volte i loro tentativi terminarono solo in un deprimente spreco di energie. Il grosso di queste operazioni venne condotto dai Blenheim del 2º Gruppo mentre i bombardieri pesanti, operando di notte, attaccavano gli aeroporti solo nei casi in cui non riuscivano a individuare il loro bersaglio nella Ruhr. I piloti del Blenheim, consci delle scarse possibilità di sfuggire ai caccia tedeschi, abbandonavano la loro missione se non vi era almeno un 70% della nuvolosità sopra l'area dell'obiettivo. Questa fu certamente una saggia precauzione ma, verso la metà di luglio, nove missioni su dieci vennero abortite. Che cosa sarebbe potuto accadere durante le operazioni diurne, prima che i piloti ricevessero l'autorizzazione ad alzarsi in volo quando vi era brutto tempo, si può vedere dai risultati del 21º e del 57º Squadrone il 9 luglio. L'obiettivo era l'aeroporto di Stavanger in Norvegia, nonché sede del quartier generale della *Luftflotte* 5, dove, tramite fonti fotografiche, una grande concentrazione di velivoli era stata individuata. Sei aerei di ciascuno squadrone si alzarono in volo in condizioni di cielo sereno, fin troppo sereno. A circa 160 km dalla costa Norvegese, non una singola nuvola venne incontro agli aviatori inglesi ma questi proseguirono. Uno dei navigatori, il sergente Thomas Hudspeth, iniziò a nutrire forti incertezze sull'esito della missione. Avrebbe voluto consigliare al pilota di invertire la rotta e tornare alla base ma, poiché tutta la formazione doveva restare in silenzio radio, fece finta di niente e tenne per sé le preoccupazioni. I Blenheim si avvicinarono senza alcun problema alla Norvegia occupata e si portarono in posizione per colpire l'obiettivo. I tedeschi furono colti letteralmente con la guardia abbassata e con i caccia ancora a terra. Poi arrivò la contraerea, caddero le bombe e l'unico obiettivo degli equipaggi fu quello di uscire da quell'inferno e portare a casa la pelle. Tre aerei ruppero la formazione e gli altri nove puntarono verso ovest a tutta velocità. Non avevano nemmeno compiuto la virata completa che la reazione della Luftwaffe si fece sentire: 3 Bf-110 e 30 Bf-109 decollarono rapidamente dalla pista danneggiata e iniziarono a minacciare la formazione inglese. "Potevo vedere attraverso l'oblò – riportò Hudspeth – i caccia nemici mentre manovravano per puntarci. Sei Bf-109 si disposero su tre livelli diversi, pronti per colpire un nostro aereo. Non sarebbe passato molto tempo prima che le perdite aumentassero. Prima di tutto vidi l'apparecchio alla nostra sinistra e il suo prode equipaggio che fu ridotto in mille pezzi quando si schiantò contro la superficie del mare dopo essere stato colpito. Poi fu il turno del velivolo alla nostra destra. Ricevette una raffica nel serbatoio del combustibile e si incendiò come una torcia. Il pilota iniziò a urlare, mandando al diavolo il silenzio radio, dicendo che il suo apparecchio era avvolto dalle fiamme, ma non potemmo fare più niente. I caccia dei *Jerry* lo inseguivano e, con la tipica precisione germanica, non entrarono nel mirino della torretta dorsale ma continuarono, comunque, a sparare un fiume di proiettili contro l'aereo condannato fino a quando non lo vidi disintegrarsi con l'impatto con il mare. Gambe, braccia, corpi, pezzi di ala, parti di fusoliera e frammenti di vetro si sparsero nei pressi dell'incidente. Dopo che i due aerei ai nostri fianchi vennero abbattuti, la logica mi suggerì che noi saremmo stati i prossimi sulla lista. Il pilota fece del suo meglio per raggiungere gli altri della formazione ma era più facile a dirsi che a farsi poiché quelli avevano iniziato la manovra evasiva. Alla fine, non potemmo ricongiungerci, malgrado i disperati tentativi. Né potemmo stare sotto di loro poiché volavano quasi a livello del mare, a soli 10 metri dalla superficie di quella immensa distesa d'acqua. Non ci restò alcuna alternativa che volare più indietro e più in alto di loro. Da nove aerei adesso eravamo solo quattro e l'attacco non mostrava segni di cedimento.

Le Browning della torretta dorsale, maneggiate da un esperto mitragliere, abbatterono uno degli inseguitori ma i restanti tirarono giù un altro Blenheim. Sentii lo scoppiettio delle mitragliatrici nemiche e vidi il nostro motore di destra staccarsi e volare via. Sì, volò letteralmente via. Con le munizioni quasi esaurite, non mi restò altro che inginocchiarmi e pregare. Pregare affinché l'Onnipotente ci mandasse una nuvola o qualcosa per farci tornare a casa. Potrebbe sembrare una fantasticheria ma quando riaprii gli occhi, a circa un chilometro dalla nostra posizione, ne individuai una davvero grossa e affascinante."

Seminando i nemici nel banco di nuvole, i Blenheim raggiunsero Wick e compirono un atterraggio d'emergenza. Su dodici decollati, solamente tre rientrarono alla base. Sir Portal da quel giorno ci avrebbe pensato due volte prima di condurre nuovamente raid diurni sulla Germania o sui porti d'invasione, considerate le limitate riserve di uomini e mezzi.

L'ordine di Hitler

Mancavano solo undici giorni a quello decisivo e Hitler riunì ancora una volta i comandanti delle tre armi, Keitel, Jodl, Halder e la squadra dei nove. Von Brauchitsch comunicò che i reparti della fanteria da montagna avrebbero finito entro tre giorni il loro addestramento a Point du Hoc e disse che il resto della 16ª Armata "non vedeva l'ora che arrivasse l'ordine di imbarcarsi". Göring si mostrò più esaltato che mai e confermò che le operazioni sarebbero iniziate comodamente anche il giorno seguente. Ancora una volta, però, Hitler non si mostrò sufficientemente soddisfatto, non essendo sicuro del buon esito dell'impresa. I giorni precedenti li aveva trascorsi in uno stato di tormento interiore che, come testimoniò Jodl, "avrebbe potuto condurlo a una crisi di nervi". Continuò nel suo resoconto: "Già seguiva un'alimentazione rigorosamente vegetariana ma da due giorni si rifiutava di toccare perfino una foglia d'insalata. Era davvero strano. Ogni tanto mi convocava e mi chiedeva che cosa ne pensassi dell'Operazione Leone Marino ed io cercavo di costruire un discorso alquanto convincente per indurlo a non fare la mossa sbagliata. Eppure lui continuamente tirava fuori come argomento una possibile resa incondizionata della Gran Bretagna, senza la necessità di dover effettuare lo sbarco. Aveva una cieca fiducia nella Luftwaffe ed era sicuro che, in soli cinque giorni, una rapida campagna di bombardamenti avrebbe costretto Churchill a piegarsi alla sua volontà. Io invece non ero così sicuro e dubitavo che in cinque giorni la nostra aviazione potesse cancellare dal cielo la RAF."

Martedì 9 luglio avvenne la scelta decisiva. Hitler dapprima si congratulò con la squadra dei nove per il superbo lavoro svolto in un tempo da record e, dopo, volle sentire le opinioni dei suoi tre grandi generali.

«L'Heer – commentò von Brauchitsch – è definitivamente pronto ad affrontare questo incarico nuovo. L'Inghilterra rappresenta l'ultimo ostacolo per il raggiungimento del Nuovo Ordine europeo ma noi riusciremo a superarlo e, sono convinto, senza neanche troppe energie. Non sarà di certo un breve tratto d'acqua a rallentare l'inevitabile marcia dei nostri soldati e dei nostri carri armati verso la capitale inglese. È chiaro che i britannici combatteranno con un fanatismo impressionante poiché quella è la loro isola, la loro patria. Ma l'azione combinata degli effettivi della Wehrmacht riuscirà a schiacciare ogni forma di opposizione alla nostra avanzata.»

Raeder, come previsto, si dimostrò invece più indifferente e fece trasparire un filo di pessimismo nell'esposizione della sua opinione. «Tutti gli ufficiali della Kriegsmarine sono stati accuratamente istruiti riguardo al loro compito. Sono stati inflitti duri colpi al nemico ma, nonostante ciò, la flotta ancorata a Gibilterra o alle Isole Orcadi rappresenta comunque una spina nel fianco per la Marina della Germania. In base ai risultati attuali, posso affermare positivamente che non ci saranno problemi durante il giorno dello sbarco ma non posso assicurare di mantenere la Royal Navy lontano dallo Stretto per molto tempo. Le nostre forze navali sono sparpagliate e, se gli inglesi uniscono le loro e le riversano all'unisono, non oso immaginare che cosa potrebbe accadere ai nostri convogli. Tuttavia sono più che sicuro che al nemico serviranno almeno un paio di giorni per capire cosa stia succedendo e per organizzare le contromisure e sono altrettanto più che sicuro che se riuscissimo a prevederle in tempo, cosa che è parzialmente possibile, saremmo noi in grado di attirare la Royal

Navy nella trappola. Io do il mio consenso: l'Operazione Leone Marino può iniziare nel giorno stabilito.»

L'ultimo dei tre grandi si sfregò le mani e si schiarì la voce prima di iniziare il suo discorso. «Mio Führer, la Luftwaffe è stata piuttosto impegnata in queste ultime settimane a sondare il terreno e verificare le difese della Gran Bretagna. Queste operazioni hanno permesso all'aviazione di sperimentare nuove tecniche e nuove strategie che, al prezzo di qualche equipaggio e di alcuni aerei distrutti, si sono dimostrate di gran lunga superiori a quelle della RAF. A Dunkerque l'Heer e la Kriegsmarine hanno annientato il Corpo di Spedizione Britannico. Adesso è il turno della Luftwaffe di spazzare via la Royal Air Force non solo dalla zona di sbarco interessata ma anche da tutta l'Inghilterra sud-orientale. Gli uomini delle divisioni aviotrasportate sono ormai pronti a compiere il loro dovere. Rimane solo una questione: le condizioni meteo. Per ripulire i cieli dai caccia nemici, avrò bisogno di almeno quattro o cinque giorni di parziale nuvolosità mentre per il 'Giorno dell'Aquila' dovrà esserci un sole splendente. Sarà possibile assecondare alle mie richieste?»

«Jodl – domandò rapidamente Hitler – ha portato le ultime previsioni meteorologiche?»

«Sì, mio Führer. Il tempo sulla Manica dovrebbe reggere per almeno tre settimane, anche se potranno esserci dei cambiamenti repentini. In generale, però, posso dire che le previsioni sono largamente ottimistiche. Anche per quanto riguarda il livello di agitazione del Canale posso attestare che il giorno dell'invasione, in caso di bel tempo, il mare sarà liscio come l'olio.»

Hitler fissò un attimo gli occhi dei presenti prima di prendere la parola. «A questo punto non mi resta che dare il via alle operazioni. È confermato l'inizio della battaglia aerea che avrà come scopo l'annientamento della RAF nei cieli e a terra per domani mentre il 'Giorno dell'Aquila' sarà sabato 13.»

Poi, quasi per non parlare dei rischi che si sarebbero presentati dal giorno seguente fino a quello D, prese il discorso, preparato in precedenza, che avrebbe pronunciato alla nazione e alla Wehrmacht il giorno D–1 e lo lesse ai presenti: «Ai giovani, valorosi e coraggiosi soldati che rappresentate sul campo di battaglia la gloria della razza eletta e a te, popolo tedesco, che hai saputo sopportare con nervi saldi e sacrifici i limiti che la guerra ha imposto alla nostra Germania, mi rivolgo per dare un annuncio ufficiale. È per merito vostro e soltanto vostro che noi oggi siamo diventati quelli che siamo. Ed è grazie al vostro impegno e all'unione delle vostre forze che siamo riusciti a rivendicare le trattative che avevano umiliato ed emarginato la nostra nazione. Non solo: coloro che ci avevano dichiarato guerra quella prima domenica di settembre adesso stanno per perire sotto il nostro tallone di ferro. La Francia è stata vergognosamente sconfitta nel giro di sei settimane e l'Inghilterra, il cui futuro è ormai segnato, ancora si rifiuta di accettare le generose offerte di pace che il Reich tedesco ha offerto all'ambasciatore di Sua Maestà in Svizzera. Allora mi sono visto costretto a dare il via alla grande crociata il cui scopo è quello di far ragionare gli inglesi con la forza bruta. Io già intravedo la grande vittoria, una vittoria dalla quale dipenderà il destino della Germania, dell'Europa e forse del mondo intero. Soldati, marinai e aviatori, che con il vostro coraggio avete piegato e umiliato i nemici del Reich, e cittadini tedeschi, che vi siete mostrati così tenaci e volenterosi, a voi chiedo solo un piccolo sforzo in più necessario per una grande impresa. Io vi garantisco che per il 1° settembre di quest'anno, la guerra sarà giunta finalmente a termine.»

X – BOMBEN AUF ENGLAND

L'ouverture – 10 luglio

La battaglia che Kesselring e, in parte, Sperrle avevano condotto dal 22 giugno al 4 luglio era stata l'anteprima della dimostrazione della potenza che la Luftwaffe avrebbe potuto mettere in campo direttamente contro l'Inghilterra. Nei cinque giorni che seguirono, le *Luftflotten* 2 e 3 avevano allentato la morsa e continuato con le solite missioni di ricognizione su tutta la costa meridionale e su quella orientale fino a Grimsby. Numerosi *Gruppen* richiedevano la manutenzione ed era di fondamentale importanza non stressare in maniera eccessiva gli equipaggi.

Kesselring, quando venne a sapere le intenzioni di Göring nella tarda serata del 9 luglio, preferì non dormire e studiare tutta la notte un possibile piano d'azione per provocare la RAF. I rapporti del giorno lo avevano reso di cattivo umore: la mattina presto, ancora prima che sorgesse il sole, un Blenheim dell'82º Squadrone, con a bordo il sergente Don McFarlane, il sergente Peter Eames e il capitano Donald Wellings, aveva colpito la base aerea occupata di Haamstede. Il radar di Wissant non aveva individuato l'aereo e le postazioni avanzate lo avevano confuso con un ricognitore di ritorno da una missione. Il risultato fu che quattro Bf-109 allineati a bordo pista furono travolti da una raffica di mitragliatrice. Due di essi subirono danni ai motori e furono ritirati negli hangar mentre i restanti finirono sotto le riparazioni. Alle prime luci dell'alba, altri Blenheim fecero visita ad Haamstede. Questa volta furono avvistati ma l'allarme arrivò troppo tardi: due Bf-109 furono centrati in pieno dalle bombe mentre si stavano dirigendo sulla pista principale. Una decina di aerei in tutto fu distrutta a terra o gravemente danneggiata, tre piloti persero la vita e uno fu immediatamente ricoverato nell'ospedale da campo lì vicino. Il IV/JG 54 dovette essere ritirato dalla scena.[1]

Benché i raid del Comando Bombardieri sui territori occupati arrecassero danni irrilevanti, gli equipaggi dovettero affrontare una resistenza sempre più aspra mentre le perdite raggiunsero picchi elevatissimi. Per i tedeschi addetti alla logistica delle due *Luftflotten* stanziate in Francia e per la 16ª Armata fu un duro colpo i cui effetti non tardarono a farsi sentire: per Kesselring e per Sperrle quei raid rappresentarono l'opportunità per migliorare ed elasticizzare la cooperazione tra gli addetti alla contraerea, ai riflettori e all'aviazione; per Busch, invece, furono fonte di forti proteste verso i comandanti della Luftwaffe poiché il flusso di rifornimenti si era ridotto e i ritardi delle consegne non avevano fatto altro che aumentare.

Avendo dinanzi a sé una vasta gamma di obiettivi da bombardare e solo tre giorni a disposizione prima dell'*Aldertag*, il 'Giorno dell'Aquila' voluto da Göring, Kesselring si sentì molto indeciso. Proprio perché il comandante della Luftwaffe aveva fatto anticipare l'inizio delle operazioni contro la RAF al 10 luglio, non tutti gli stormi della *Luftflotte* 3 erano operativi e la *Luftflotte* 5 avrebbe aspettato l'arrivo delle portaerei poiché i 109 al servizio di Stumpff non avevano un'autonomia sufficiente per raggiungere la costa scozzese, combattere la RAF e tornare indietro.

Kesselring, allora, avrebbe dovuto agire il primo giorno per conto suo.

Göring aveva fatto un'analisi troppo imprecisa e non aveva tenuto in considerazione il fattore meteo. Quel giorno, lo Stretto di Dover era coperto da una coltre di nubi tra 1.800 e 2.000 metri quasi ininterrotta con qualche rovescio sporadico sul Canale mentre sul resto dell'Inghilterra pioveva a dirotto. Come si sarebbe potuto volare in quelle condizioni? I cacciabombardieri non avrebbero potuto sfruttare la loro precisione volando ad alta quota e Kesselring non riponeva troppa fiducia negli attacchi 'plananti'; i bombardieri, invece, non avrebbero avuto la visibilità necessaria per regolare gli strumenti di puntamento e sarebbe stato uno spreco attaccare alla cieca. L'unica possibilità per quel giorno sarebbe stata stuzzicare la RAF inviando i caccia. Ma quegli apparecchi da soli non avrebbero potuto fare molto, in termini di raggio d'azione. La soluzione migliore, allora, sarebbe stata quella di lanciare un attacco contro il porto di Dover e la zona circostante per attirare i caccia inglesi allo scoperto, battersi contro essi e mostrare che la Luftwaffe non si era dimenticata della città. Ma con quante e quali forze? Soprattutto, cosa colpire? I ricognitori avevano individuato la presenza di qualche imbarcazione minore ormeggiata nel porto ma, non riuscendo a fotografare con precisione se si trattasse di dragamine o vaporetti, Kesselring le escluse dalla lista degli obiettivi.

Sapeva bene che Dover sarebbe stato il principale porto dal quale i rifornimenti per le truppe di terra sarebbero arrivati e non avrebbe avuto senso danneggiarlo, anche solo minimamente. Ma, trovandosi ai ferri corti con Göring, diramò l'ordine di attaccare la cittadella con un grande numero di bombardieri a loro volta scortati da una grossa formazione di caccia.

La partenza dei tedeschi non fu delle migliori: una leggera precipitazione sopra il Passo di Calais riuscì in meno di cinque minuti a trasformare la maggior parte delle piste, ancora non asfaltate, in strade di fango. Gli aerei s'impantanarono nel terreno molliccio e il personale di terra dovette intervenire per spingere i velivoli e per rendere operabili al meglio le basi aeree. Le operazioni furono rallentate e ci volle quasi un'ora prima che tutti i piloti fossero in volo. Una forza d'urto composta da centoventi apparecchi in tutto si preparò a colpire la città portuale. Tutti i movimenti degli aerei tedeschi, però, erano stati tenuti sotto controllo dagli inglesi. Fin da quando il primo bimotore era entrato nel raggio d'azione della stazione radar di Rye, la sua presenza era stata identificata e si era materializzata sui tubi a raggi catodici. Da Rye la notizia venne trasmessa telefonicamente a Bentley Priory, dov'era la sala di controllo del Comando Caccia. Vedendo il numero di segnalazioni aumentare, Dowding fece prima mettere in stato di allerta alcuni aeroporti del Kent e, in seguito, diede l'autorizzazione al decollo. In neanche un quarto d'ora, i piloti inglesi si portarono a quota 3.000 m, ben sopra le nuvole e ben in vantaggio rispetto ai loro avversari. Operando da basi relativamente vicine, iniziarono allora a pattugliare tutta la costa meridionale tra Deal e Dungeness quando i capisquadriglia ricevettero la comunicazione che "un'ingente formazione tedesca si stava dirigendo verso Dover".

Prontamente, i caccia in volo accorsero verso lo stretto e, quando intravidero lo sciame della Luftwaffe, si gettarono in picchiata contro di esso. Per sopperire alla mancanza di un motore a iniezione, i piloti della RAF compirono dei grandi archi nel cielo mentre scendevano di quota. Con gli Spitfire di fronte e gli Hurricane dall'alto, tra i tedeschi si scatenò il panico. Alcuni equipaggi di bombardieri, piuttosto che rischiare, sganciarono le loro bombe sul mare e virarono per rientrare alle basi; al contempo, i Bf-110 abbandonarono il gruppo e tentarono invano di attirare i piloti inglesi verso loro per permettere agli altri aerei di proseguire. Mentre alcuni Bf-109 affrontavano gli Hurricane, il resto della formazione proseguì il volo gettandosi nelle spesse nuvole. Persi di vista i bombardieri, i piloti da caccia della RAF poterono concentrarsi esclusivamente sulla controparte tedesca. Ignorarono i pesanti 110 e si avventarono sui monomotore. Di punto in bianco la situazione aveva preso una brutta piega per i piloti di Göring: vedendo che un numero sempre crescente di velivoli erano stati colpiti o abbattuti, sarebbe stato inutile continuare a combattere in inferiorità numerica e tattica. "Meglio un pilota vivo – aveva comunicato il capitano Hannes Trautloft, comandante del III./JG 51, ai suoi equipaggi – che un eroe morto. Copritevi le spalle a vicenda e rientriamo alla base."

Così facendo, i bombardieri furono lasciati in balia delle difese nemiche. Poco prima di Dover, i bimotori apparvero dalle nuvole e si misero in formazione, pronti a sganciare il loro carico. Ma i diciotto Bofors antiaerei sistemati tutt'intorno alla città erano già stati informati della possibile minaccia e i puntatori avevano provveduto a svolgere il loro lavoro. Quando gli aerei della Luftwaffe furono a portata di tiro, le batterie aprirono il fuoco, scatenando l'inferno a 1.800 metri. Alcuni aerei furono colpiti e precipitarono in mare mentre altri furono costretti ad abbandonare la formazione. Come l'esperienza insegna, velivoli da soli erano un bersaglio facile per i caccia avversari e quel giorno i tedeschi sperimentarono sulla loro pelle che cosa ciò volesse dire: a gruppi di tre, gli Hurricane e gli Spitfire, ormai senza più i Bf-109 da affrontare, si lanciarono agguerriti contro i singoli Heinkel che cercavano disperatamente di prendere quota e nascondersi tra le nuvole. Uno dopo l'altro furono tutti spediti nella Manica. Nel frattempo i restanti bombardieri avevano raggiunto Dover e si erano alleggeriti, affondando un mercantile carico di carbone, il *Gronland*, e una motozattera, la *Newminster*. Terrorizzati dalla RAF e dalla contraerea, i tedeschi non verificarono nemmeno quanti danni avessero provocato gli ordigni e fecero sforzi immensi per restare compatti. Durante il ritorno subirono l'ultimo grande attacco combinato dei caccia inglesi, prima che questi fossero costretti a rientrare per scarsità di carburante.

Nel pomeriggio, mentre nel Kent si faceva festa, Kesselring e Bassenge si recarono di persona a Wissant a colloquiare con i sopravvissuti. Dopo aver parlato a lungo con loro, il comandante della *Luftflotte* 2 rimase sconcertato dalla netta sproporzione di perdite in favore della RAF: 6 caccia inglesi abbattuti e un pilota annegato contro 3 apparecchi tedeschi, 24 bombardieri e 13 equipaggi dispersi, uccisi, feriti o catturati. Egli firmò personalmente il rapporto delle perdite e lo trasmise direttamente a Berlino per sottoporlo a un giudizio di Göring.

Nel frattempo, iniziò a dare sempre più ascolto al capo delle comunicazioni della Luftwaffe, il quale gli riferì che c'era una sola ragione per spiegare delle perdite così elevate: le stazioni radar avevano localizzato gli aerei tedeschi ancora prima che questi avessero potuto dirigersi sugli obiettivi. Egli non fece nient'altro che esporre un'altra volta la sua teoria ma, questa volta, Kesselring gli diede ascolto. Piuttosto che colpire porti, centri industriali o basi aeree, egli si convinse che, prima di tutto, i radiolocalizzatori andavano neutralizzati, in un modo o nell'altro. Anche se il suo superiore non sarebbe stato molto contento della scelta, Kesselring confermò a Martini che gli obiettivi del giorno seguente sarebbero stati proprio le stazioni radar a lungo raggio. Bisognava mantenere a tutti costi l'effetto sorpresa per vincere la battaglia nel minor tempo possibile e l'esito dello scontro dell'11 luglio avrebbe indubbiamente determinato il destino di quelli a venire.[2]

Il radar come obiettivo – 11 luglio

I rapporti delle analisi effettuate all'alba dell'11 luglio dimostrarono che le sentinelle elettroniche disseminate lungo la costa sud-orientale erano in perfetto funzionamento. Bisognava, dunque, metterle fuori uso. Le alte torri trasmittenti, quelle più basse riceventi e i capannoni dentro cui venivano rielaborate le informazioni e trasmesse a Bentley Priory erano stati immortalati a più riprese ma non fu un caso che i ricognitori ad alta e bassa quota comparissero proprio sopra di esse la mattina dell'11. Il loro avvicinamento era stato individuato ma le stesse onde inviate dai trasmettitori erano arrivate anche alle stazioni di intercettazione tedesche. Kesselring scelse, per questo compito, di inviare l'*Erprobunsgruppe 210*, un'unità d'élite della Luftwaffe comandata dal capitano Walter Rubensdörffer. Era composta da Bf-109 e Bf-110 modificati in maniera da portare rispettivamente bombe da 250 e 500 kg ciascuna. I suoi equipaggi avevano sviluppato l'abilità di attaccare bersagli con una precisione di poco inferiore a quella degli Ju-87. Alle 08.30, l'*Erpro 210* si alzò in volo dall'aeroporto di Calais-Mark e si avvicinò a bassa quota a Dover, per evitare di essere intercettato dal radiorilevatore di Rye. Una volta giunti sul luogo stabilito, la formazione si ruppe in quattro gruppi da quattro Bf-110 e cinque Bf-109 ciascuno. Due di essi iniziarono a sorvolare la costa meridionale in direzione di Eastbourne mentre gli altri continuarono verso nord, usando a loro volta la linea costiera come riferimento. Quando gli aerei individuarono i loro bersagli, iniziarono a prendere quota per poi tuffarsi nel loro efficace attacco. Il bersaglio più facile per i cacciabombardieri tedeschi fu la stazione radar di Pevensey. Il personale riuscì in tempo a percepire il rumore dei motori ma non capì subito che cosa stesse succedendo: alcuni uscirono e restarono sconcertati quando videro quelle sagome nel cielo puntare nella loro direzione. Non fecero in tempo a rientrare nei capannoni e dare l'allarme che già caddero le prime bombe. Gli edifici in legno collassarono esplodendo centinaia di frammenti in un raggio di almeno una trentina di metri. Le linee telefoniche s'interruppero, altre esplosioni uccisero o ferirono gli aviatori e le WAAF, mentre fumo e polvere si sollevarono dai crateri. I superstiti lottarono per spegnere gli incendi con i mezzi a loro disposizione e cercarono di ripristinare i comandi ma si resero conto che non vi era più corrente. La linea principale, infatti, era stata interrotta in più punti. A Rye, i veloci Bf-109 giunsero prima dei pesanti 110 e devastarono con il loro carico tutto quello che trovarono. Le baracche vennero rase al suolo o incendiate ma le torri, rinforzate da blocchi in legno e cemento, resistettero ai colpi dei nemici. I Bf-110, che giunsero a lavoro praticamente già svolto, si sfogarono contro il personale che cercava di fuggire, mitragliando a bassa quota e distruggendo, con le bombe da 500 kg, un'automobile e due camionette che cercavano di scappare.

Nelle altre stazioni più interne o in quelle sulla costa orientale le cose andarono in maniera leggermente diversa. Gli aerei tedeschi, prendendo quota all'improvviso, venivano individuati dalle antenne per poi scomparire l'attimo dopo. La stazione radar della CH a Dunkirk, tra Canterbury e Fa-

versham rivelò l'avvicinamento degli assaltatori e comunicò al Comando Caccia con il codice 'X' (codice da usare quando un avvistamento fosse di origini incerte o non potesse essere correttamente accertato). Anche le stazioni di Conewden e Great Bromley furono messe in allerta ma non riuscirono a scorgere nulla. Improvvisamente apparvero i tedeschi che, con il sole alle spalle, poterono godere del pieno effetto sorpresa. Un operatore del Comando Caccia volle sapere che cosa stesse succedendo a Dunkirk e una voce piuttosto calma gli rispose: "... quello che definite come origine sconosciuta ci sta facendo piovere adosso tutto quello che ha. Questo è quello che..." Poi la comunicazione s'interruppe e alla cornetta ricevente non si sentì più nulla. La stazione di Dunkirk era momentaneamente disattivata ma, poiché i suoi danni non furono molto gravi, nell'arco di un'ora il radar tornò a funzionare. A Conewden, invece, le bombe da 250 e 500 kg sfondarono i tetti delle baracche ed esplosero all'interno, uccidendo quasi tutto il personale presente e danneggiando in modo serio gli strumenti di controllo. Anche qui, però, le torri radar, seppure non rinforzate, resistettero all'onda d'urto.[3]

L'addestramento che Rubensdörffer aveva imposto ai suoi uomini si era dimostrato degno di lode: anche se, entro mezzogiorno, il radar di Rye fu nuovamente in azione, le riparazioni a Pevensey e a Conewden richiesero più tempo. In sole quattro ore, i ruoli sembravano essersi scambiati. Adesso fu Dowding a essere colto impreparato. Quando le pattuglie di caccia ricevettero l'allarme e l'ordine di alzarsi in volo, ormai tutti gli uomini dell'*Erpro 210* erano rientrati nelle basi. Nonostante i rapporti più che positivi dei piloti e le grosse falle presenti nel sistema di avvistamento, Martini non fu molto soddisfatto dei risultati perché, in primo luogo, le antenne radar non erano state distrutte e, peggio ancora, alcune delle stazioni colpite erano tornate operative. Anche Sperrle, però, non volle essere da meno di Kesselring e, siccome non possedeva un'unità scelta come la *Luftflotte* 2, ordinò che tre *Gruppen* del KG 51 e del KG 54 andassero a colpire la zona di Portsmouth e dell'Isola di Wight. Entro le 11.30, 63 bombardieri Ju-88 accompagnati da un'adeguata scorta di caccia, si diressero verso l'area indicata. Ma un *Gruppe* di 15 aerei si staccò dalla formazione e scese in picchiata sulla stazione radar di Ventnor. Considerato che i Ju-88 erano in grado di trasportare un carico di bombe di gran lunga superiore rispetto ai velivoli dell'*Erpro 210*, i danni furono incommensurabili, tant'è che agli inglesi sarebbero serviti undici giorni di lavoro ininterrotto per costruire una nuova stazione.[4] Tutte le attrezzature furono distrutte, comprese la baracca adibita a dormitorio e una torre ricevente che fu vista crollare. La conferma della devastazione giunse mezz'ora dopo con alcune fotografie scattate dall'alto. Tra i comandanti il morale salì alle stelle.

«Ecco trovato il sistema per sbarazzarsi di quei radar – aveva risposto Kesselring esultante a Martini – La tattica di Sperrle sarà ripetuta oggi pomeriggio contro alcune stazioni attive e le prometto che entro stasera gli occhi elettronici dell'Inghilterra meridionale diverranno ciechi.»

Detto, fatto. Nel primo pomeriggio, He-111 del I/KG 53 e Do-17 del II/KG 2 volarono al largo della costa inglese, diretti rispettivamente a Great Bromley e Darsham, siti di due importanti stazioni della CH che furono considerate erroneamente da Martini come "radar di seconda linea", mentre in realtà coprivano l'estuario del Tamigi.

Nemmeno questa volta Dowding riuscì a impedire che si compisse il disastro.

Le antenne dei radar sopravvissero ma lo stesso non si può dire delle strutture adiacenti ad esse, che furono completamente polverizzate. Sulla via del ritorno, gli incursori furono attaccati da Spitfire del 54º Squadrone mentre sorvolavano la foce del Tamigi. Gli Heinkel, piuttosto lenti, serrarono le fila e i capigruppo iniziarono a mandare disperati messaggi di richiesta alla scorta di caccia. Le richieste furono ricevute e immediatamente 40 Bf-109 del JG 26 lasciarono le basi aeree per andare incontro ai bombardieri. Quando giunsero in aiuto, la formazione tedesca fu presa d'assalto da Hurricane del 79º Squadrone ma questi furono messi in fuga dal sopraggiungere dei caccia. I Dornier, volando a bassa quota, non furono captati dalle stazioni di avvistamento né dagli osservatori e, quando sorvolarono l'aeroporto di Manston, crearono un certo stupore tra i piloti inglesi. I caccia si prepararono per il decollo ma il loro volo fu semplicemente carburante sprecato.

I risultati del mattino e del pomeriggio furono più che soddisfacenti e le perdite furono interamente a favore della Luftwaffe: 13 caccia inglesi abbattuti contro i 9 tedeschi. Verso sera, però, gli addetti alle stazioni di intercettazione delle onde trasmesse dai radar riportarono che alcuni apparec-

chi erano di nuovo in funzione. Martini fu molto deluso e si convinse che non sarebbe stato così semplice neutralizzare il sistema di avvistamento inglese. I radar, su ordine di Göring, furono tolti dalla lista degli obiettivi del giorno seguente e di quelli a venire. Fu uno sbaglio considerevole perché Martini non riuscì a comprendere il legame esistente tra gli 'occhi' elettronici inglesi e il Comando Caccia, nonostante avesse ricavato molte informazioni dagli interrogatori, dalle intercettazioni dei messaggi radio scambiati vicendevolmente tra i caccia e tra i velivoli e le basi a terra. Egli, però, fu tratto in inganno dagli inglesi che, per far sembrare la loro linea di radar intatta, avevano installato alcuni trasmettitori di onde, che non producevano eco ma che venivano individuate dagli apparecchi di ascolto tedeschi. In un rapporto della sera dell'11 luglio, Martini comunicò a Kesselring che le installazioni radar lungo la costa meridionale erano rientrate in funzione ma quello gli rispose con un tono ottimistico, riferendogli che non ci sarebbero stati problemi per la Luftwaffe. Non gli rivelò, tuttavia, che stava architettando un ingegnoso piano per mettere fuori uso definitivamente "tutte quelle antenne che avrebbero dato fastidio durante l'*Aldertag*".

Solamente la stazione di Rye fu rimessa in funzione per quella sera e, solo dopo una notte in bianco, anche quella di Pevensey venne ripristinata. I servizi segreti tedeschi avevano sbagliato ma Kesselring, il giorno seguente, avrebbe fatto del suo meglio per ritagliare un po' di tempo per attaccare un'ultima volta le stazioni radar. Se anche quel tentativo fosse fallito, allora l'*Aldertag* avrebbe potuto concludersi con una catastrofe.[5]

Sondare la RAF – 12 luglio

Le grosse nubi sopraggiunte durante la notte non impedirono alla Luftwaffe di fare visita agli inglesi il giorno precedente l'*Aldertag*. Un convoglio in fase di assembramento nell'estuario del Tamigi fu localizzato da due Do-17 P e subito dopo attaccato da numerosi He-111 e Bf-110. L'attacco servì più a impressionare gli inglesi che ad arrecare danni, visto che solo due navi furono danneggiate. Per i tedeschi quella fu una manovra diversiva per distrarre la RAF dal momento che il grosso dell'azione si sarebbe concentrato soprattutto nell'Inghilterra meridionale e sud-occidentale.

Gli aeroporti della Normandia e della Bretagna si risvegliarono dopo alcuni giorni di apparente inattività, apparente poiché nei giorni passati le forze di terra della Luftwaffe avevano lavorato sodo per smistare le tonnellate di materiale che era arrivato dalla Germania. Gli stormi He-111 del III./KG 27 assieme a Ju-88 del LG 1[6], difesi da un'abbondante scorta di caccia del JG 27, decollarono dalle loro basi per andare a colpire alcune zone della Cornovaglia e del Devon. In realtà, il vero scopo di quell'incursione era ispirato dalle manovre di Kesselring messe in atto qualche settimana prima: attirare il maggior numero possibile di aerei nemici in aria e abbatterli. Ma le due formazioni tedesche partirono con il piede sbagliato: già nel momento in cui i caccia iniziarono a sorvolare Cherbourg, il radar di Worth Matravers non perse 'di vista' uno dei tanti Bf-109. La notizia di un tale assembramento fece mettere in allerta i caccia dell'87º e del 213º Squadrone. Dopo che anche il radar di Hawks Tor confermò l'arrivo degli apparecchi tedeschi, gli aerei furono fatti decollare. Memori di quello che era successo il giorno precedente contro le stazioni radar dell'11º Gruppo, ai piloti inglesi furono impartiti rigidi ordini di pattugliare la zona tra Wareham, Tyneham e Swanage, temendo che i tedeschi avessero intenzione di neutralizzare la preziosa stazione radar. A meno di una trentina di chilometri dalla costa, apparve chiaro quali fossero gli obiettivi della Luftwaffe. A Weymouth e Portland gli strilli delle sirene furono sufficienti a far capire ai residenti che cosa sarebbe successo. Nel giro di due minuti si udirono i rumori dei motori degli Heinkel e degli Junker ai quali si unirono ben presto i fischi delle bombe cadenti. I primi devastarono il centro cittadino, danneggiarono le comunicazioni e ridussero in macerie la stazione ferroviaria, mandando all'aria anche un bel tratto di binari. I secondi si scagliarono contro Portland: i frangiflutti meridionali, gli attracchi, i magazzini e i due bacini furono colpiti duramente. Nemmeno la città fu risparmiata da bombe e incendi. Esplosioni e rovine fumanti furono il risultato di quell'incursione.

La RAF sopraggiunse troppo tardi per salvare le due città costiere ma non troppo per infliggere un duro colpo agli attaccanti. I Ju-88, ormai privi del loro carico di bombe, fecero tranquillamente ritorno a casa, seminando gli inseguitori con la velocità ma gli He-111 furono aggrediti a più riprese. I caccia tedeschi intervennero prontamente cavandosela piuttosto bene contro gli Hurricane.

Quando il carburante iniziò a scarseggiare, i tedeschi fuggirono in tutta fretta e non poterono evitare di veder precipitare qualche velivolo nella Manica o per mano di un veterano avversario o perché aveva terminato il carburante. Dopo quei risultati, Sperrle decise di sospendere tutte le missioni programmate per quel pomeriggio e preferì restare a guardare come avrebbe agito il suo collega più a est.

Verso mezzogiorno le condizioni meteorologiche diedero un leggero segno di miglioramento e Kesselring colse l'occasione per assestare il primo vero colpo al Comando Caccia. Una grossa formazione di Do-17, accompagnata dall'*Erpro 210*, arrivò a bassa quota e, di nascosto, fece la sua apparizione sopra la base aerea di Manston. Qui le sirene non suonarono e l'allarme venne dato dalle sentinelle troppo tardi. Dodici piloti riuscirono a montare sui loro Spitfire e, quando arrivarono i Messerschmitt e i Dornier, rullarono disperatamente per dirigersi sulla pista principale e decollare. Le bombe iniziarono a esplodere tutt'intorno, scatenando un vero inferno e sparando in aria tutto quello che incontravano sulla loro traiettoria. Gli edifici amministrativi e le baracche furono colpiti e danneggiati mentre gli hangar, fortunatamente vuoti, furono incendiati. Nessuno riuscì a spiegarsi come mai gli Spitfire e i Blenheim allineati tutti lungo il bordo della pista non furono presi d'assalto (in realtà solo un bombardiere bimotore fu distrutto dall'esplosione di una bomba che precipitò nelle sue vicinanze e un paio di caccia vennero danneggiati) mentre furono fatti saltare in aria due camion del rifornimento di carburante e una vettura adibita al trasporto delle munizioni. Anche a Lympne, che fungeva da base aerea di riserva, e a Hawkinge i bombardieri tedeschi arrivarono a seminare il panico e la morte. Le strutture furono distrutte e polvere, schegge e pezzi di legno e vetro si sparsero nelle zone limitrofe. La grossa coltre di denso fumo nero sollevatasi dalle incandescenti lingue di fuoco che lambivano gli edifici fu un segno che i danni furono sostanziali. Nel secondo aeroporto, gli Hurricane che si trovavano negli hangar per essere sottoposti alla manutenzione andarono irrimediabilmente perduti, così come il deposito delle attrezzature.

In entrambi gli aeroporti, le bombe lasciarono una lunga serie di crateri, riducendo le piste ad un campo di battaglia. Come risultato, questi tre aeroscali furono messi fuori uso per il resto della giornata e, anche se per il giorno successivo sarebbero stati di nuovo operativi, Park riscontrò che le operazioni di riparazioni e riempimento delle buche procedevano troppo lentamente. Infatti, i piloti preferivano decollare e atterrare dalle e sulle pericolose e sottili strisce d'erba. Il morale tra il personale di terra iniziò a incrinarsi e fu questo, in unione con l'effetto sorpresa dei raid, che provocò un rallentamento nelle operazioni in generale.

Ma la giornata non era ancora terminata e le sorprese non erano ancora finite: Kesselring, infatti, decise di attaccare ancora una volta le stazioni radar sulla costa meridionale. Senza comunicare niente a Göring, egli adattò una nuova strategia: invece di impiegare l'*Erpro 210*, due grosse formazioni di bombardieri a bassa quota avrebbero puntato su Pevensey e Rye, secondo le regole del giorno precedente, ma non avrebbero affrontato i radar frontalmente. Più di cinquanta velivoli tra He-111 e Ju-88 senza scorta, volando a bassa quota, si portarono al largo di Deal. Poi virarono improvvisamente, si portarono paralleli al litorale e continuarono fin quando non furono sopra gli obiettivi. Infine, una pioggia di bombe venne giù dal ventre degli aerei, distruggendo ciò che incontrava sul proprio cammino. I danni furono elevati, le vittime molte e gli incendi troppi per poter essere domati dai LVS. I tralicci delle antenne di Rye e tutte le strutture adiacenti ad esse furono ridotte ad un cumulo di macerie mentre a Pevensey tutto ciò che restava della stazione radar era una scia di crateri identificabili grazie alle spesse colonne di fumo nero che salivano nel cielo.

Kesselring aveva ottenuto ciò che voleva. Negli istanti successivi al bombardamento, le stazioni di ascolto tedesche smisero di ricevere i segnali. Gli operatori restarono in attesa fino a tarda sera e, quando si accorsero che i radiolocalizzatori lungo la costa meridionale erano stati messi a tacere, comunicarono la notizia a Martini il quale, esultante, la riferì a Kesselring. Al quartier generale nella 'Montagna Santa' egli si abbandonò a cinque minuti di giubilo assieme ai membri del suo stato maggiore.

Oltre la Manica invece, Dowding mostrava un'espressione tutt'altro che rassicurante. Gli eccellenti risultati conseguiti il 10 luglio erano stati il frutto dell'efficienza del radar, della rapidità delle comunicazioni e della prontezza dei piloti. Nel giro di due giorni, la Luftwaffe aveva messo fuori

uso cinque stazioni e senza che la RAF fosse riuscita a vendicarne la distruzione. In un tono ottimistico, Churchill gli aveva scritto: "Non so se sarà più rapido ricostruire le antenne o trasferirne nuove dalla costa occidentale", ma Dowding preferì non rispondere. Tutti quegli attacchi avevano indebolito il sistema difensivo dell'Inghilterra e per tamponare l'urto sarebbe stato necessario provvedere con misure d'emergenza che, però, non esistevano. Alcune postazioni per gli osservatori furono improvvisate lungo la costa ma gli strumenti rudimentali dimostrarono ben presto i loro limiti. Sapendo che si sarebbe trattata di una scelta ardua, per il giorno seguente Dowding avrebbe ordinato a tutti i piloti del 10º e dell'11º Gruppo di stare in allerta e tenersi pronti a decollare. Tutti gli aerei sarebbero dovuti essere riforniti di carburante e munizioni, allineati sulla pista e con i piloti al loro interno. Non ci sarebbero più state le partite a carte, le barzellette, il tempo per leggere il giornale o per ascoltare la radio. Al primo segnale di avvistamento, tutti gli equipaggi si sarebbero affrettati ad alzarsi in volo per intercettare il primo aereo che portasse la coccarda della Luftwaffe sulla fusoliera.

Le perdite di quel giorno, 30 caccia, 12 piloti e 9 bombardieri per la RAF e 27 caccia, 15 piloti e 17 bombardieri per la Luftwaffe, offrivano vantaggi ai tedeschi, anche se Kesselring mostrò un certo cinismo di fronte a quelle cifre. Egli aveva sperato di distruggere in volo almeno il doppio dei velivoli che furono abbattuti in realtà cosicché i suoi avieri avrebbero avuto meno problemi per l'*Aldertag*. Ormai, però, tutto ciò che era stato possibile fare per ammortizzare il terreno in vista del 'Giorno dell'Aquila' era stato fatto e non sarebbe stato un aereo in più o uno in meno a fare la differenza nel D–7.

***Adlertag* – 13 luglio**

Il giorno tanto atteso da Göring, Kesselring e dai piloti tedeschi era finalmente albeggiato. Perfino gli inglesi si accorsero che qualcosa era cambiato dall'altra sponda del Canale. Nonostante la CH fosse stata danneggiata seriamente, i binocoli e gli altri strumenti di rilevazione degli aerei, se adoperati con dimestichezza da uomini o donne esperti, erano in grado di individuare all'orizzonte le squadriglie della Luftwaffe non appena queste si fossero avvicinate alla costa. Con molta sorpresa per gli osservatori, nessun ricognitore tedesco fece la propria apparizione alle prime luci dell'alba. A parte una fitta nebbia che aveva invaso la Manica durante la notte, nel cielo non si vedevano che ammassi di nuvole con qualche squarcio attraverso cui filtravano alcuni raggi di sole. Non ricevendo più alcuna notizia e non volendo che i suoi uomini fossero colti impreparati, Dowding fece predisporre alcune pattuglie preventive. Due squadroni dell'11º Gruppo furono mandati a controllare la zona attorno agli aerodromi martoriati di Manston e Hawkinge, un terzo fu inviato a copertura di un convoglio nell'estuario del Tamigi mentre altri due furono mandati a sorvolare i settori di Debden e Tangmere. Il 10º Gruppo, invece, aveva alcuni apparecchi in perlustrazione lungo la costa nei pressi di Warmwell.

I tedeschi, ormai sicuri che i loro aerei non sarebbero più stati captati a lunga distanza, si trovarono, però, ad affrontare il problema della nebbia e del cielo nuvoloso. Il brusco peggioramento delle condizioni atmosferiche non era stato previsto e ormai era troppo tardi per annullare l'operazione. Il primo grande colpo fu vibrato da una formazione di novanta e più Do-17 del KG 2, guidato direttamente dal colonnello Johannes Fink. Volando tra le nuvole a un'altezza pericolosamente bassa, a meno di 500 metri dal suolo britannico, la formazione tedesca non incontrò resistenza. Questo perché il radar di Dunkirk, pur avendola individuata una volta entrata nel suo raggio d'azione, l'aveva catalogata come "solo una manciata di aerei".

Inoltre, a causa dell'errore umano, gli osservatori poterono solamente udire l'eco dei velivoli in avvicinamento ma, non vedendoli, sbagliarono nel comunicare al Comando Caccia le coordinate e la direzione. Il risultato fu che alcuni Spitfire furono fatti alzare in volo ma vennero mandati a vigilare una zona pressoché sicura. I Do-17, nel frattempo, avevano ronzato sopra Margate e, dopo aver individuato la città, avevano virato verso Eastchurch, il loro obiettivo. Fink diede ordine di prepararsi alla discesa e, mentre gli aerei prendevano posizione non troppo vicini l'uno all'altro, le nuvole improvvisamente scomparvero e sotto di loro apparve la città di Eastchurch. Ruggendo sopra il campo d'aviazione, gli aerei tedeschi bombardarono la pista, i velivoli a terra, gli hangar e i magaz-

zini. I velivoli che chiudevano la formazione sganciarono il loro carico direttamente sopra il centro cittadino. Quando gli aerei scomparvero, gli inglesi poterono contare più di cinquanta crateri, cinque Blenheim distrutti al suolo, dodici morti e danni così elevati da rendere inutilizzabile l'aeroporto per il resto della giornata.

Una formazione più piccola composta da una ventina di aerei, sempre appartenente al KG 2, fu meno fortunata. Durante il tragitto verso Scheerness, la squadriglia fu attaccata dagli Hurricane del 111º Squadrone. Non appena i piloti intravidero in lontananza i caccia britannici, rovesciarono le bombe più a est dell'obiettivo, virarono e si riunirono ai *Gruppen* di Fink. Nel frattempo anche gli Spitfire del 74º Squadrone avevano fatto il loro ingresso sulla scena abbattendo in tutto cinque bombardieri e danneggiandone altri cinque. I Do-17 ebbero fortuna quando incapparono nel medesimo sbarramento di nuvole che li aveva favoriti durante l'andata.

Altrove, la battaglia si era sviluppata in piccole zone. Sebbene il radar di Ventnor fosse fuori uso, un sostanzioso gruppo di Ju-88 facenti parte del KG 54 fu individuato da un paio di MTB mentre si trovavano in ricognizione sul Canale e un'ulteriore conferma provenne da una sezione di aerei non molto distanti da Selsey. L'allarme venne dato all'11º Gruppo che prontamente fece decollare gli Hurricane del 145º, del 43º e del 601º Squadrone che riuscirono a intercettare gli aerei tedeschi poco prima che raggiungessero la costa del Sussex. I piloti inglesi avevano ricevuto ordine da Dowding di evitare il combattimento con i caccia tedeschi e di concentrarsi sui più pericolosi bombardieri. Gli Hurricane piombarono addosso ai bimotori ma questi seppero difendersi egregiamente, grazie anche alla presenza dei Messerschmitt 109 di scorta. Scendendo in picchiata, cabrando e sfruttando sia le nuvole sottili che fluttuavano nell'aria sia il fatto che, ormai, i piloti nemici erano occupati a sfuggire dai Bf-109, un buon numero di Ju-88 riuscì a penetrare attraverso il 'muro della RAF' e si diresse verso il Royal Aircraft Establishment a Farnborough, un centro di ricerca per l'aviazione, e verso Odiham, dove vi era un Army Co-operation Wing (uno stormo di cooperazione dell'Esercito). Il fuoco pesante della contraerea, però, impedì ai puntatori di regolare gli strumenti e alcuni aerei rilasciarono alla cieca le bombe sugli obiettivi mentre i restanti liberarono il loro carico durante il tragitto di ritorno, centrando anche i campi d'aviazione di Tangmere e Thorney Island. Molte bombe esplosero in aperta campagna e, per ironia della sorte, gli unici ordigni che sfondarono il tetto del Royal Aircraft Establishment non detonarono.

Nel frattempo 88 Ju-87 del StG 77, accompagnati dai Bf-109 del II./JG 53, si erano levati dalla Normandia per andare a colpire il porto di Portland. Il loro movimento fu captato dal radar di Worth ma, comunicando dati errati riguardo all'altitudine, gli Hurricane e gli Spitfire si trovarono in netto svantaggio tattico, nonostante la scorta non fosse così numerosa. Gli Stuka, volando a 3.000 metri, individuarono a fatica il loro obiettivo perciò, quando il comandante si tuffò in picchiata, gli altri lo imitarono. Sebbene attorno all'Isola di Portland ci fosse una fitta nebbia, un peschereccio e una nave di scorta furono colpite e affondate. Non fu un buon inizio per il 'Giorno dell'Aquila'.

Il raid del KG 2 fu compiuto contro un aerodromo scambiato, per errore, dai servizi segreti della Luftwaffe per base del Comando Caccia quando, invece, apparteneva al Comando Costiero. Inoltre, gli equipaggi al comando di Fink sostennero di aver distrutto almeno 10 Spitfire anche se, in realtà, non ne venne colpito nemmeno uno visto che di Spitfire, a Eastchurch, non ve ne era nemmeno l'ombra.

Altrove, le operazioni furono rallentate dalle pessime condizioni del tempo e dall'inattesa resistenza dei caccia nemici.

Poco prima di mezzogiorno, la Luftwaffe tornò nuovamente all'attacco, questa volta con 23 Messerschmitt 110 del V.(Z)/LG[7] poiché la nebbia era quasi completamente scomparsa e tra le nuvole si erano aperti sempre più squarci. Individuando gli aerei come "venti e più", tre squadroni della RAF furono fatti decollare da Exeter, Warmwell e Tangmere per intercettare gli aggressori. Se gli inglesi avessero saputo che si trattava di caccia bimotori, però, non sarebbero intervenuti con manovre difensive. L'intervento era proprio quello che i tedeschi volevano.

I Bf-110 avrebbero avuto il compito di tenere impegnati gli aerei nemici cosicché, una volta arrivati i bombardieri, gli apparecchi della RAF sarebbero stati riforniti di carburante e munizioni, e quindi inservibili per respingere le incursioni. Sebbene la disparità fosse enorme, l'esperienza di

quel giorno dimostrò che, in volo, gli Spitfire non erano all'altezza dei caccia pesanti tedeschi quando questi erano in formazione difensiva. Un Bf-110 s'inclinò per la virata e riuscì a scampare per un pelo a una raffica di uno Spitfire. Quando, però, si precipitò in picchiata, il caccia inglese scese prima di lui e gli fece sentire la potenza delle otto mitragliatrici sub-alari. Un secondo Messerschmitt fu colpito al motore di sinistra da un Hurricane piombato quasi verticalmente su di esso ma, mentre il pilota si concentrava nel tenere il caccia tedesco nel mirino, gli altri avevano completato il cerchio. Il bimotore precipitava a terra, mentre una violenta sventagliata colpì in pieno l'Hurricane e anch'esso andò a fare compagnia al tedesco. Gli uomini del V.(Z)/LG 1 volavano orizzontalmente, mentre i loro antagonisti della RAF picchiavano e cabravano, cercando di evitare il fuoco nemico e, al contempo, sperando di trovare una buona angolazione da cui colpire i punti morti del cerchio volante.

Cinquanta contro ventuno. Il problema dei tedeschi era riuscire a resistere per far consumare quanto più carburante possibile ai loro nemici… e in parte ci riuscirono. Dopo i primi cinque minuti, infatti, alcuni mitraglieri di coda osservarono uno, due, tre, quattro… fino a otto caccia nemici che abbandonavano il combattimento, lasciandosi dietro una scia di fumo bianca o nerastra. Ma erano inglesi, potevano effettuare un atterraggio d'emergenza sul loro territorio e, se si fossero paracadutati, non sarebbero stati catturati come prigionieri. Per i tedeschi, la cosa era leggermente diversa: vi erano più di 150 km che separavano l'Isola di Sheppey dalla Normandia, un viaggio piuttosto rischioso quando i piloti avevano solo un motore funzionante o si ritrovavano con il timone di coda danneggiato e con le ali crivellate, magari anche perdendo quota. Quando il *Gruppen* rientrò alla base, cinque aerei mancavano all'appello.

Nel pomeriggio non solo le condizioni meteorologiche subirono un netto miglioramento nonostante la presenza di nubi che si ammassavano sopra il Canale ma anche l'offensiva aerea tedesca entrò nel suo momento cruciale. Una gigantesca forza d'urto venne allertata e oltre 600 bombardieri bimotori avanzarono minacciosi verso l'Inghilterra meridionale, scortati da un numero ancora superiore di caccia. I tedeschi fecero visita in più ondate e, ogni volta, sempre più caccia accompagnavano i bombardieri sui loro bersagli. Dalla Normandia e da Cherbourg, la *Luftflotte* 3 mise in campo poco meno di 300 aerei tra Ju-88 del KG 54 e Ju-87 del Stg 2 e Stg 77 nonché i Bf-109 del JG 27.

Come al mattino, i tedeschi incontrarono una violenta opposizione da parte della RAF durante la traversata del Canale: i piloti del Comando Caccia presto si accorsero che i caccia monomotore della Luftwaffe avevano un'autonomia di combattimento di pochi minuti prima di dover rientrare alla base. Gli scontri nella parte più ampia della Manica sarebbero potuti essere sfruttati a vantaggio degli inglesi. Le formazioni di caccia tedeschi, una volta entrate in contatto con quelle nemiche e dopo aver raggiunto il limite minimo di carburante necessario per ritornare alle basi, abbandonavano codardamente il duello aereo. Gli inglesi, a loro volta, potevano sfruttare questo fatto non tanto per inseguire i Bf-109 ma per concentrarsi sui bombardieri privi di scorta.

I primi bimotori puntarono verso Southampton e gli Spitfire del 609º Squadrone, decollati da Middle Wallop, si lanciarono spediti contro di essi. Ma, mentre i caccia tedeschi rientravano alla base, altre nuove squadriglie appena rifornite raggiungevano il luogo dello scontro e tenevano impegnati, seppure per poco tempo, gli Spitfire e gli Hurricane del 238º Squadrone. Con questo sistema a rotazione, Sperrle era conscio di sottoporre i suoi piloti a uno stress immenso ma sapeva ugualmente che i bombardieri avrebbero potuto raggiungere senza problemi i loro obiettivi, come i Ju-88 che attaccarono l'aeroporto di Andover. Gli Stuka, invece, puntarono su Middle Wallop e provocarono complessivamente gravi danni, in particolar modo agli Spitfire che si stavano rifornendo di carburante e che erano allineati davanti agli hangar. Successivamente, anche sopra Portland comparvero i Ju-88 ma l'intervento di tre squadroni della RAF preservò l'annichilimento totale della città e, per ripicca, i tedeschi bombardarono nuovamente Southampton e l'aeroporto di Warmwell, infliggendo non molti danni ma distruggendo parecchi aerei a terra.

Sul fianco destro, la *Luftflotte* 2 ebbe più successo nei suoi attacchi. I Ju-87 del IV.(StG)/LG 1 furono avvistati nei pressi di Dover mentre quelli del II./StG 1 furono individuati nei pressi delle paludi di Romney. Gli Hurricane del 56º Squadrone furono mandati a intercettare le formazioni avversarie ma, non appena questi le trovarono all'orizzonte, furono assaliti dai Bf-109 di scorta di cui

alcuni abbandonarono gli scontri per soccorrere gli Stuka. I cacciabombardieri sorvolarono la costa orientale del Kent, superarono l'Isola di Sheppey, risalirono il fiume Medway e si separarono in due gruppi. Quelli del II./StG 1 puntarono su Rochester dove distrussero con gli attacchi di precisione gli stabilimenti aeronautici della Short Brothers mentre gli altri si diressero a Detling, poco oltre Rochester, per attaccare la base aerea. Gli edifici delle operazioni furono distrutti completamente, gli hangar furono cancellati fisicamente e tutto ciò che vi era al loro interno scomparve. Un totale di 68 aviatori persero la vita mentre si trovavano nella sala mensa quando una bomba centrò in pieno l'edificio. Il deposito di carburante esplose e sparì tra le fiamme, il comandante in capo della base fu ucciso all'entrata del suo quartier generale e oltre venti Blenheim, appena riforniti per una missione notturna, saltarono in aria completamente.

Le grandiose aspettative progettate per il 'Giorno dell'Aquila' non si realizzarono mai. In quel giorno si sarebbe dovuto infliggere il colpo finale alla RAF, annientandola nel cielo e a terra, ma ciò che in realtà avvenne non scalfì sostanzialmente il principale apparato delle difese britanniche. Durante la maggior parte delle incursioni, l'aviazione nemica si dimostrò estremamente attiva, nonostante le stazioni radar fossero inutilizzabili. Molti aeroporti furono attaccati ma il più delle volte non appartenevano al Comando Caccia, come per esempio quello di Detling che apparteneva al Comando Costiero, i cui Blenheim erano usati per le pattuglie dei convogli tedeschi e per bombardare le installazioni portuali nemiche.

Anche Dowding era rimasto piuttosto deluso dall'esito della giornata poiché i continui raid aerei tedeschi avevano tenuto continuamente sotto pressione i suoi piloti e la sua strategia dello "stare perennemente allerta" non avrebbe dato i suoi frutti a lungo andare. Lo stress accumulato dagli aviatori avrebbe potuto incidere negativamente sulle loro prestazioni nei combattimenti.

Le perdite furono elevate per entrambe le forze aeree: in tutto, 31 caccia, 9 piloti e 36 bombardieri della RAF e 38 caccia, 15 piloti, 47 bombardieri e 14 equipaggi per la Luftwaffe. Nonostante un numero così grande di aerei fosse stato abbattuto dall'aviazione inglese, le vittime tra gli equipaggi furono piuttosto contenute grazie ai fulminei interventi degli aerei di soccorso e alle S-boot che si trovavano nei paraggi. Perfino un pilota inglese abbattuto venne erroneamente identificato come amico e fu salvato, per poi essere arrestato e interrogato. Ma le informazioni dell'australiano Richard Glyde non combaciavano con quelle provenienti dai servizi segreti e Kesselring, invece di ipotizzare che ci fossero delle inesattezze tra i servizi segreti della Luftwaffe, incolpò il pilota della RAF di aver mentito durante gli interrogatori.[8]

Le notti insonni – dal 13 al 23 luglio

Per annientare la RAF, Göring aveva intuito che non sarebbe stato necessario attaccare gli aerei a terra o in volo ma che, piuttosto, bisognava colpire i centri di produzione da cui, giorno e notte, venivano fabbricati i pezzi o le installazioni per la riparazione dei caccia. La distruzione dell'industria aeronautica inglese era quello che il *Gruppen III* dell'*Abteilung V* invocava da tempo. Esplorando tutti i documenti a disposizione dei servizi segreti della Luftwaffe, furono trovati tra i trenta e i cinquanta obiettivi industriali da distruggere. Erano troppi. Invece di concentrare i raid contro le acciaierie, le fabbriche dove venivano lavorati l'alluminio e il magnesio, le miniere di estrazione delle materie prime, le vetrerie e le installazioni portuali, la Luftwaffe avrebbe dovuto focalizzare i suoi attacchi esclusivamente contro i centri nevralgici della produzione, dove arrivavano le materie grezze e uscivano i prodotti finiti. Lo 'Studio Blu' divenne la principale fonte di informazioni per la scelta degli obiettivi.

Fu così che il *Kampfgruppe 100* si imbarcò, nella notte tra il 13 e il 14 luglio, per quel tipo di missione per cui la Luftwaffe non era ancora attrezzata, e cioè il bombardamento strategico. Grazie ai costanti miglioramenti apportati allo *Knickebein* fu possibile guidare i 30 He-111 proprio sopra lo stabilimento della Nuffield Organisation a Castle Bromwich. Ventidue bombe dirompenti SC-500 danneggiarono severamente le strutture, fermarono per ventiquattro ore la produzione di Spitfire e resero inservibile l'aerodromo limitrofo, trasformando l'operazione in un successo eclatante.[9]

Nelle notti successive, fino al 23 luglio, il *Kampfgruppe 100* e altre unità che avevano acquisito una maggior esperienza nei raid notturni si diressero contro i pilastri portanti del Comando Caccia:

le officine della Bristol Aeroplane Company a Filton, le manifatture della Rolls-Royce a Crewe, quelle della Gloster Aircraft Company a Cheltenham, gli impianti della Redwing Aircraft Company a sud di Londra e quelli della Rollason a Croydon subirono più di diciassette incursioni notturne. Nonostante la maggior parte delle volte la produzione venisse stoppata per un lasso di tempo non superiore alle ventiquattro ore per poi riprendere quasi come prima, questi raid provocarono molte più ripercussioni del previsto. Per la popolazione civile non fu facile riadattarsi al suono delle sirene antiaeree che strillavano nel cuore della notte per correre nei rifugi in attesa del "cessato allarme".

Attanagliati dal timore di un'invasione e soffocati dallo stress delle notti insonni e dalle pesanti giornate lavorative, tra molti operai iniziarono a manifestarsi i primi segni di cedimento. Questo sentimento si diffuse a macchia d'olio tra la popolazione, soprattutto a causa delle notizie riportate dai giornali, di cui alcune palesemente inventate sul momento. Ad esempio, durante un raid su Filton, i serventi della contraerea dichiararono di aver colpito almeno tre incursori ma il giorno seguente non fu trovata traccia degli aerei abbattuti né dei resti di quelli che, in teoria, avrebbero dovuto schiantarsi al suolo. Inoltre, la totale o quasi assenza di contromisure atte a ridurre i pericoli degli attacchi notturni fomentò maggiormente il disfattismo tra i lavoratori. Per di più, il Comando Caccia non disponeva di misure adatte a controbilanciare i bombardamenti notturni: su 160 sortite effettuate dai caccia britannici, solamente un pilota riuscì a entrare in contatto con il nemico.[10]

La calma prima della tempesta – 14 luglio

Tramontato il 'Giorno dell'Aquila', la situazione ritornò alla normalità. Aerei tedeschi furono avvistati nell'atto di posare campi minati nell'estuario del Tamigi mentre, sopra l'Inghilterra meridionale, riapparvero i Do-17 P e altri velivoli ad alta quota, visibili solo sul radar.

Il giorno seguente, i tedeschi rinunciarono a prendere in considerazione l'idea di un'altra grande offensiva come quella del 13. Göring aveva riposto grande fiducia nell'*Adlertag* e secondo lui "almeno 300 caccia inglesi erano andati distrutti in quell'occasione e la RAF poteva dirsi piegata."

Lo stesso ottimismo era condiviso dagli ufficiali dei servizi segreti. Diversamente la pensavano Kesselring, Sperrle e i piloti che effettuarono le uscite quel giorno. Se la RAF fosse stata veramente sconfitta, come si spiegavano le ingenti perdite di velivoli? Göring, non volendo accettare la verità, fu dell'idea che i velivoli non ritornati avevano avuto dei problemi meccanici al motore o alla barra di controllo oppure sospettò che qualche pilota, il cui aereo fosse stato colpito, si fosse volontariamente arreso atterrando in territorio nemico. Si lamentò dell'inefficienza del servizio di salvataggio e criticò gli attacchi alle stazioni radar ritenendoli superflui.

Diversa fu, invece, la reazione di Kesselring e degli altri dinanzi a quelle cifre. L'offensiva del 'Giorno dell'Aquila' era stata preparata in tutta fretta, senza tener conto di tutti gli aspetti fondamentali per una battaglia di annientamento e, si sa, la fretta è una cattiva consigliera. Molti progressi nel raccogliere informazioni erano stati fatti ma evidentemente non erano stati sufficienti, così come non era bastato mettere fuori uso il sistema di avvistamento avanzato inglese (anche se in realtà, come si è visto, due stazioni radar sulla costa del Kent funzionavano alla grande). Mancava, ormai, una settimana all'invasione e bisognava trovare un metodo efficace per neutralizzare la Royal Air Force una volta per tutte. Le tattiche impiegate per sottomettere Polonia, Norvegia, Olanda, Belgio e Francia con l'arma aerea non erano adatte a ottenere la supremazia nei cieli dell'Inghilterra meridionale. L'idea che venne in mente ai comandanti per impegnare la RAF fu quella di utilizzare contemporaneamente tutte e tre le *Luftflotten* e coinvolgere anche il *Trägergeschwader* 1, l'unità operante a bordo della portaerei *Graf Zeppelin*, in un gigantesco raid contro la Gran Bretagna, in maniera da colpire contemporaneamente sul fianco meridionale e su quello nord-orientale. Ma la nave, in base alle conferme di Lütjens, aveva levato l'ancora da Wilhelmshaven il 13 luglio e sarebbe giunta a Stavanger non prima della sera del 14. Le previsioni meteo per il giorno seguente, cioè il 15, non promettevano nulla di buono ma indicavano un miglioramento rispetto alle condizioni attuali. Per non restare con le mani in mano, per non dare un momento di respiro al nemico e per ridurre il potenziale bellico della RAF, Kesselring stabilì che fosse giunto il momento di cambiare strategia. Da lunedì 15, la *Luftflotte* 2 e la *Luftflotte* 3 avrebbero dovuto spingersi verso l'interno, andando ad attaccare gli aeroporti in possesso del Comando Caccia, con il semplice scopo

di renderli inservibili e di distruggere quanti più caccia possibile a terra. Ma la Luftwaffe non poteva permettersi il lusso di attaccare alla cieca qualsiasi campo d'aviazione sotto tiro. Anche impiegando questa strategia, la RAF sarebbe stata sicuramente sconfitta ma non entro i tempi stabiliti e l'aviazione tedesca avrebbe sicuramente subìto perdite irreparabili. Per sciogliere i nodi, Kesselring e il suo stato maggiore elaborarono la strategia da attuare nei futuri cinque giorni, in maniera da avere le ultime quarantotto ore per concentrarsi esclusivamente sulla zona di sbarco.

Coperte dalla nebbia mattutina che avvolgeva la Francia settentrionale e parte della Manica, piccole formazioni di bimotori accompagnate dai caccia sviarono a bassa quota il sistema di avvistamento radar ma non si diressero contro obiettivi particolarmente importanti. Non erano solamente bombardieri ma gruppi misti equipaggiati con ricognitori a lungo raggio, principalmente Do-17 P e Ju-88. A gruppi di tre o quattro, gli aerei esploratori raggiunsero dapprima i principali campi d'aviazione della RAF disseminati nella parte meridionale dell'Inghilterra. A Middle Wallop, i tedeschi apparvero con la sorpresa più assoluta e fotografarono l'immensa distesa che rappresentava il campo d'aviazione. Ben tre passaggi furono fatti prima che i caccia iniziassero le manovre di decollo: fu, dunque, possibile per gli equipaggi immortalare gli Hurricane parcheggiati, gli hangar e perfino alcuni piloti, che dall'alto sembravano piccole statuine che si distinguevano per il loro giubbotto di salvataggio giallo. L'azione si ripeté anche agli aeroporti di Exeter, Warmwell e St Eval.

Nonostante l'allarme dei ricognitori a bassa quota diffusosi rapidamente tra le varie stazioni, non vi fu fra gli inglesi un senso di preoccupazione particolarmente elevato perché non immaginavano che quegli aerei avrebbero avuto un grande valore per i loro avversari. Kesselring e Sperrle avrebbero potuto, in questo modo, farsi un'idea a grandi linee di quali aeroporti fossero effettivamente sotto il controllo del Comando Caccia e quali sotto quello del Comando Costiero, anche se le fotografie non sempre erano di ottima qualità.

Non con la stessa facilità si svolsero le missioni sopra i campi d'aviazione impiegati dall'11º Gruppo. Qualche pilota inglese che si era ripreso dalla dura giornata precedente ebbe le forze e il coraggio di alzarsi in volo e sfidare i Messerschmitt 110 di scorta, ma senza successo. Furono, invece, i cannoni antiaerei Bofors che registrarono il maggior numero di abbattimenti di aerei nemici. La loro presenza non fu sufficiente a fermare le ondate di ricognitori, che arrivarono fino ai sobborghi meridionali di Londra. Le basi aeree di Rochford, Hornchurch, Croydon, Kenley, Biggin Hill, Gravesend, West Malling, Detling, Eastchurch, Tangmere e Thorney Island furono assegnate come obiettivi primari per gli equipaggi dell'*Aufklärungsgruppe 122*. Le informazioni ottenute misero in luce alcuni aspetti che ancora i tedeschi non conoscevano ma non soddisfecero pienamente Kesselring. Egli poté constatare che a Biggin Hill, Hornchurch, Kenley e Tangmere erano stati fotografati più aerei rispetto agli altri aeroporti ma, scartando l'ipotesi che si trattasse solamente di modellini volti a trarre in inganno i ricognitori tedeschi, non seppe trarre un'adeguata conclusione. Non volendo crearsi ulteriori problemi, li inserì nella lista dei bersagli del giorno seguente. Ma Göring, per il giorno seguente, aveva altri piani per la Luftwaffe, dato che l'ultimo rapporto dei ricognitori indicava un cielo parzialmente nuvoloso con possibili miglioramenti.

Le perdite di quel giorno ammontarono a 8 caccia, 3 piloti e 1 bombardiere per la RAF e 2 caccia, 15 ricognitori, 6 equipaggi e 3 bombardieri per la Luftwaffe. Siccome i numeri non lasciavano spazio a dubbi, i comandanti di ambo le parti aspettarono ansiosamente il giorno seguente per vedere come si sarebbe evoluta la situazione.

La più grande battaglia aerea – 15 luglio

Dowding sentì che qualcosa stava cambiando e che, di certo, si presagiva qualcosa di negativo. I rapporti pomeridiani parlavano di piccole triadi o tetradi di aerei tedeschi volanti a bassa quota e fu possibile identificare gli apparecchi e capire le intenzioni dei nemici solo dopo aver catturato i membri dell'equipaggio di un Do-17 P mentre erano in procinto di far saltare il loro aereo abbattuto nei pressi di Biggin Hill.

"Avevamo ordini di scattare fotografie sopra i vostri aeroporti" e "dovevamo sorvolare le basi aeree nell'entroterra" erano state le uniche frasi che i soldati catturati dissero durante gli interrogatori della giornata. Che si trattasse di un'esca? O forse il nemico stava cercando nuovi bersagli da

colpire? Nella peggiore delle ipotesi, i tedeschi avrebbero colpito ripetutamente i loro campi d'aviazione. Alla sera del 14, una buona parte del gigantesco flusso di informazioni inviate tra le due *Luftflotten* in Francia fu decriptata da Ultra: fu, così, possibile dedurre che il giorno seguente, il 15, qualcosa di veramente grosso sarebbe accaduto in Inghilterra. Ancora una volta, il soggetto restava avvolto nell'ombra. Allora Dowding decise, sotto pressione di Park e dopo aver consultato gli altri comandanti dei Gruppi, di destinare tutta la produzione dei caccia all'11º Gruppo e di sostituire i piloti degli squadroni che il 13 luglio avevano combattuto così accanitamente con quelli appena addestrati o con quelli di altre unità, per concedere qualche giorno di licenza agli aviatori che mostravano i primi sintomi di una crisi di nervi. Quanto questa scelta si fosse dimostrata poco produttiva lo si sarebbe visto nei giorni seguenti.

Per difendersi dalle accuse che sarebbero potute provenire da Newall, Park affermò, riferendosi alla giornata del 13 luglio, che "i piloti da caccia avevano ottenuto un così grande predominio sui bombardieri tedeschi che, durante la fase conclusiva, gli equipaggi nemici sganciavano le bombe in mare non appena entravano in contatto anche con piccole formazioni dei nostri aerei.[11]"

La maggior parte dei piloti veterani dell'11º Gruppo aveva lasciato i centri di addestramento nel mese di giugno e si era fatto le ossa combattendo contro gli ormai esperti piloti della Luftwaffe sopra il Canale. Perfino i sopravvissuti delle ultime settimane avevano sviluppato le capacità necessarie per dimostrarsi all'altezza dei tedeschi e battersi con essi. Invano, a partire dal 10 luglio, i piloti novellini avevano tentato di percorrere la rapida ascesa dei loro compagni. Arrivavano sul campo di battaglia ma non ebbero occasione di sparare un solo colpo perché il nemico si era ritirato o era stato abbattuto o i capisquadriglia ordinavano di rientrare alla base. I novellini non solo non avevano mai partecipato a un vero combattimento ma a malapena sapevano come cavarsela in caso di emergenza: infatti, se fossero riusciti ad espellersi con il paracadute prima di schiantarsi, avrebbero già fatto fin troppo. In tutto, il Gruppo di Park poteva mettere insieme circa 300 apparecchi tra Hurricane e Spitfire ma almeno un terzo di questi non era in servizio o si trovava in manutenzione, così le richieste di trasferimento di squadroni freschi da parte di altri gruppi rimanevano insolute. Né Saul né Leigh-Mallory si dimostrarono inclini a far ruotare le unità del Comando Caccia, sia perché le operazioni richiedevano tempo, e di quello non ce n'era mai a sufficienza, sia perché erano dell'idea che la Luftwaffe sarebbe andata a bussare anche alle porte del 12º e del 13º Gruppo. I loro piloti avevano il diritto di accumulare esperienza ma non per forza precipitandosi "nell'angolo dell'inferno", come avevano ironicamente battezzato lo Stretto di Dover.

La giornata nuvolosa del 15 luglio iniziò con i soliti voli di ricognizione ai quali seguirono, poco dopo, alcuni Do-17 che serpeggiarono abilmente tra le difese nemiche ed effettuarono alcuni voli rasenti su Tangmere, Thorney Island e Warmwell prima di rientrare alla base. L'azione fu così rapida che, quando i caccia inglesi giunsero sul posto, non trovarono nemmeno più l'ombra dei tedeschi.

I primi indizi di una minaccia più grossa si manifestarono quando una sostanziale forza d'urto apparve sopra lo Stretto di Dover, parzialmente nascosta dalle nubi. Si trattava di 45 Ju-87 scortati da almeno 100 Bf-109 ronzanti sopra di loro. Gli Spitfire del 54º Squadrone e gli Hurricane del 501º furono fatti accorrere con la massima rapidità tra Dover e Dungeness, secondo le informazioni ricevute dagli osservatori. Purtroppo per Park, i caccia inglesi intercettarono la formazione tedesca dopo che ebbe portato a termine la sua missione. Suddivisi in due gruppi, uno diretto verso New Romney e l'altro verso Deal, i cacciabombardieri della Luftwaffe, visto lo schermo di nuvole che gravava sulle teste degli aviatori a partire dai 2.100 metri di quota, presero quota per poi lanciarsi in picchiata sopra i campi d'aviazione di Lympne e Hawkinge. Benché non fosse presente nessun caccia a terra, i danni provocati alle strutture e alle piste furono così elevati che per due giorni quegli aerodromi non poterono essere più impiegati. Erano le ore 10.45 quando gli attaccanti scomparvero dall'orizzonte e, un quarto d'ora dopo, si profilarono al largo di Dover le sagome dei Bf-110 dell'*Erpro 210*, diretti su Manston. L'aeroporto del Comando Bombardieri fu devastato da cima a fondo e 4 Blenheim vennero distrutti durante l'incursione. I caccia della RAF, ancora una volta, arrivarono troppo tardi e non riuscirono a intercettare la formazione tedesca. Neppure un solitario ricognitore Do-17 P che sorvolò Shoreham, Kenley, Croydon e Northolt fu preso d'assalto.

Le sorprese non finirono qui, anzi, per Dowding erano appena cominciate.

L'attenzione del comandante del Comando Caccia si era spostata a nord dopo una telefonata urgente proveniente dal quartier generale del 13º Gruppo. Alla cornetta vi era Richard Saul in persona che lo informò degli apparecchi nemici che si stavano dirigendo verso Firth of Forth.

Alle 13.30 ora tedesca gli He-111 del KG 26 'Leone' da Stavanger, in Norvegia, e i Ju-88 del KG 30 'Aquila' da Aalborg, in Danimarca, i due stormi della *Luftflotte* 5, decollarono dalle basi aeree per intraprendere la prima missione di bombardamento dalla Scandinavia. Poiché la distanza era notevole, al posto della scorta dei caccia, ci sarebbero stati solamente dei Bf-110. Le stazioni della CH, perfettamente funzionanti, avevano individuato le formazioni tedesche quando ancora si trovavano in mare aperto. Dapprima ne contarono circa venti ma la cifra salì a trenta e più. I radar della costa orientale erano operativi, non avevano riportato guasti né i loro operatori erano diventati pazzi di punto in bianco. Tuttavia, gli aerei avvistati non erano tutti del KG 26. Vi era anche una piccola formazione decollata dalla portaerei *Graf Zeppelin*, che si era portata a 150 miglia nautiche a sud-ovest di Stavanger, accompagnata da uno schermo di U-boot e cacciatorpediniere, comprendente 20 cacciabombardieri scortati da 15 Bf-109 T. Il loro compito era quello di confondere la RAF sui veri obiettivi dei bombardieri, ossia gli aeroporti di Dishforth e di Linton-upon-Ouse, molto più a sud rispetto alla posizione degli aerei. Il 72º Squadrone fece alzare in volo tutti gli Spitfire disponibili e comunicò ai piloti in volo le coordinate del punto d'incontro. Il tenente Gilbert Grahm, capo dello Squadrone, avvistò per primo la formazione tedesca sotto di lui: «Saranno almeno più di un centinaio!»

In realtà, vi erano 63 He-111 e 21 Bf-110. Sebbene fossero in inferiorità numerica, gli Spitfire avevano a proprio vantaggio il fattore dell'altezza. Inoltre, i caccia pesanti tedeschi non avevano a bordo i mitraglieri di coda, per alleggerire il peso del velivolo e permettergli un maggior raggio d'azione. Uno dopo l'altro, Saul portò in combattimento tutti gli squadroni a disposizione. Gli Hurricane del 605º Squadrone furono messi a pattugliare la zona di Tyneside mentre gli Spitfire del 79º e del 607º si diressero ad aiutare i loro compagni.

Gli incursori si stavano avvicinando sempre di più alla costa e, man mano che procedevano, l'intensità della battaglia aumentava. Furono abbattuti 6 Messerschmitt 110 e il resto del I./ZG 76 abbandonò, progressivamente, i bombardieri al loro destino invertendo la rotta e tornando in Norvegia, coprendosi a vicenda durante la ritirata. Gli equipaggi degli He-111, più che per la mancata scorta dei caccia, si preoccuparono per le difficoltà incontrate nel trovare i bersagli. Virarono verso sud e, seguendo sia la costa sia i banchi di nuvole, i bombardieri riuscirono a seminare i caccia inglesi fin quando non dovettero abbassarsi di quota per individuare gli obiettivi. Le loro bombe si sparsero su un'ampia area tra Newcastle e Sunderland.

Più fortunati, invece, furono i Ju-88 del KG 30. Avvicinandosi a Flaborough Head e sfruttando al meglio la copertura delle nuvole, arrivarono precisamente sopra il loro obiettivo, la base aerea del Comando Bombardieri a Driffield. Furono distrutti 4 hangar e altri edifici mentre 12 Withley finirono in mezzo alle fiamme. La reazione inglese fu tempestiva ma non riuscì a impedire il disastro.

I risultati ottenuti e le pertide subite dalla *Luftflotte* 5 indussero Stumpff a ritirare la sua unità dalle future operazioni sull'Inghilterra. Secondo i rapporti dei sopravvissuti, infatti, 15 He-111 furono abbattuti in mare senza che al nemico fosse fatto del male e il KG 30 lamentò la perdita di 8 aerei su 50. Per ironia della sorte, il *Trägergruppe*, decollato dalla portaerei *Graf Zeppelin*, non perse nemmeno uno dei trentacinque velivoli semplicemente perché essi furono ignorati dai difensori.

L'offensiva dalla Scandinavia fu un duro colpo che fece tremare le alte sfere di comando della Luftwaffe. Sottovalutato il potenziale bellico della RAF, Göring e i membri dell'*Abteilung V* avevano creduto fino alle 13.44 del 15 luglio che in Scozia e nell'Inghilterra settentrionale non vi fossero caccia. La domanda che sorse spontanea fu: "Siamo ancora in grado di neutralizzare la RAF prima del giorno D?"

Sull'altra sponda, anche Dowding e Portal espressero i loro dubbi: il primo sostenne che il nemico avrebbe continuato nei giorni seguenti gli attacchi sulla costa orientale e che, a tale scopo, sarebbe stato necessario mantenere una solida linea difensiva in quel settore; il secondo si lamentò della

perdita dei suoi preziosi Withley che sarebbero stati utilissimi da impiegare come forza anti-invasione.

Pochi minuti dopo la partenza degli aerei dalla Norvegia e dalla Danimarca, la situazione a sud si era di nuovo scaldata. L'*Erpro 210* entrò in azione a bassa quota, raggiunse Martlesham e scaricò le proprie bombe. La pista del campo fu costellata di crateri, due hangar furono incendiati e le officine, i magazzini e la sala delle comunicazioni andarono perduti. Gli Hurricane del 17º Squadrone furono richiamati e diretti sul posto non appena gli osservatori terrestri individuarono gli aerei tedeschi ma, molto prima di giungere a destinazione, i piloti inglesi intravidero all'orizzonte alte e dense colonne di fumo nerastro. E quando arrivarono, gli incursori se n'erano già andati.

Il colpo grosso della *Luftflotte* 2, però, doveva ancora essere sferrato.

Verso le 14.00 tutti e tre i *Gruppen* di Do-17 del KG 3 partirono da Anversa-Deurne e St. Trond per attaccare aeroporti e stabilimenti aeronautici a sud del Tamigi. Per loro, un enorme assortimento di caccia di scorta era stato preparato da Kesselring. Le unità del JG 26 più alcuni *Gruppen* del JG 51, del JG 52 e del JG 54 presero rapidamente quota mentre sorvolavano lo Stretto di Dover, volando a velocità di crociera, pronti a buttarsi in picchiata una volta ricevuto l'allarme dai bombardieri. Sui radar di Pevensey e Rye comparvero così tanti puntini che le informazioni inviate alla sala di controllo furono molto caotiche. Sui tavoli delle stazioni di controllo la situazione divenne confusionaria. Circa 130 caccia tra Hurricane e Spitfire ricevettero l'ordine di decollare immediatamente. Mentre i caccia tedeschi si fiondavano su quelli avversari, il KG 3 procedette rombando verso la costa, fino all'estuario del Tamigi. Un gruppo attaccò il campo d'aviazione di Eastchurch mentre l'altro puntò verso Rochester. Lì, le bombe non solo caddero diagonalmente rispetto alla pista e centrarono tutti gli hangar e gli aerei parcheggiati a terra, ma alcune arrivarono anche a colpire la fabbrica aeronautica della Short Brothers, che produceva un nuovo tipo di bombardiere quadrimotore, lo Stirling, uno dei più moderni di tutta la Gran Bretagna. Il reparto dei 'prodotti finiti' fu sventrato dalle bombe dirompenti mentre gli ordigni incendiari degli ultimi Do-17 completarono il lavoro. Il gigantesco raid della *Luftflotte* 2 andò a colpire ancora una volta bersagli non legati al Comando Caccia e la responsabilità di ridurne gli effettivi ricadde sui Bf-109 di scorta.

Mentre i Dornier sorvolavano il Kent e rientravano alle loro basi in Francia, la *Luftflotte* 3 passò all'offensiva: 40 Ju-87 scortati da 60 Bf-109 e da 25 Bf-110 seppero sfruttare al meglio la falla apertasi nella CH e, alle 17.00, si mossero in direzione di Portland. Il 10º Gruppo fece decollare due squadroni ma il rapporto numerico delle forze in campo era di cinque a uno in favore dei tedeschi. L'11º Gruppo aveva tutti gli squadroni sottoposti al rifornimento e non poté fornire aiuto. I caccia-bombardieri arrivarono con la loro massiccia scorta, compirono il loro lavoro e rientrarono in Francia mentre i Messerschmitt correvano per incontrare i loro avversari. Nel momento in cui i caccia tenevano impegnata la RAF, altri 60 Ju-88 e 40 Bf-110 si avventurarono di nascosto verso Middle Wallop. Al 609º Squadrone di Spitfire, che si trovava in stato di allerta, venne dato troppo tardi l'ordine di prendere il volo. Quando le sentinelle suonarono la sirena, i bombardieri tedeschi stavano già rilasciando le bombe dirompenti. Hangar, edifici amministrativi, l'officina delle manutenzioni e una ventina di aerei vennero distrutti al suolo. Un solo Spitfire riuscì a decollare, proprio mentre gli hangar dietro di lui saltavano in aria.

Mentre il sole volgeva al tramonto, gli ultimi squadroni della Luftwaffe entrarono in azione. Una piccola formazione di Do-17 arrivò senza preavviso su West Malling, convinta di attaccare Biggin Hill, e la stessa cosa toccò all'*Erpro 210*, i cui aerei devastarono l'aerodromo di Croydon presumendo di aver colpito quello di Kenley. L'esplosione fu così grande che investì perfino le case attorno alla base aerea, frantumando parecchie finestre e mandando in rovina le pareti esterne, nonché un buon numero di Hurricane parcheggiati. Infine, Hawkinge fu visitato ancora una volta dai tedeschi e ricevette il suo ordinario quantitativo di esplosivi. L'ultima incursione del giorno provocò parecchi morti e fu un duro colpo al morale del personale che operava nella base.

Per Dowding, quello fu il primo giorno in cui il Comando Caccia venne messo a dura prova dalla Luftwaffe. Molti piloti, specialmente quelli degli squadroni dell'11º Gruppo, avevano superato se stessi, alzandosi in volo almeno tre o quattro volte al giorno, e avevano affrontato la furia di un nemico in condizioni di inferiorità numerica e tattica. Ma queste eroiche azioni furono pagate a prezzo

alto: in tutto, 64 caccia furono distrutti o non fecero più ritorno, così come 41 piloti furono inseriti nelle liste di morti, dispersi o feriti. L'addestramento era già stato accorciato e rifinito, l'EFT (l'*Elementary Flying Training*, l'addestramento al volo di base) era stato ridotto a sole sette settimane e anche le fasi intermedie e avanzate erano state accorciate di sette giorni. Nonostante ciò, il numero di piloti che uscivano dai centri di preparazione era al massimo di sei al giorno. Ma ciò che preoccupava di più Dowding era l'impatto che le morti dei piloti potevano avere sui compagni che superavano quell'inferno. I primi segni di sconforto iniziavano a dilagare tra le unità e la sua preoccupazione sarebbe stata ancora maggiore se avesse saputo da Beaverbrook che venivano prodotti quotidianamente solo 17 caccia. Soltanto quel giorno le perdite erano state quasi quattro volte superiori la produzione.[12]

L'interminabile giorno di battaglie aeree si era chiuso positivamente per i tedeschi. Le missioni a caccia libera effettuate dai Messerschmitt 109 avevano provato ancora una volta la loro superiorità e avevano contribuito all'abbattimento di una buona fetta degli aerei inglesi. Le perdite erano state elevate ma ciò non sorprese minimamente i comandanti delle tre *Luftflotten*: 33 caccia, 60 bombardieri e 32 equipaggi. Göring, invece, rimase amareggiato quando scoprì dei 33 apparecchi da caccia abbattuti dal nemico, di cui 22 erano Bf-110. Tra essi, vi era anche quello di Rubensdörffer che venne colpito da una scheggia di contraerea mentre virava per tornare indietro. Ciò nonostante, però, Göring era più che soddisfatto per i risultati generali ottenuti.

«Altri due o tre colpi come quello di oggi e avremo finalmente il verde per lanciare l'invasione» disse ai suoi, ma Kesselring lo corresse.

«Altri due o tre colpi diretti sopra gli aeroporti del Comando Caccia e la RAF resterà solamente un lontano ricordo.»

Aeroporti nel mirino – 16 luglio

Il successo del 15 luglio aveva messo a dura prova entrambe le aviazioni ma Göring desiderò sfruttarlo fino in fondo, non volendo dar tregua agli esausti piloti di Dowding.

Nella notte, il KG 30 della *Luftflotte* 5 entrò in azione per un grande raid notturno, occasione per sfruttare lo *Knickebein* anche su alcuni aerei di questa unità. I Ju-88 arrivarono rombando sopra Ramsgate e fecero tuonare qualche cannone di contraerea ma niente di più. Proseguirono nell'entroterra e andarono a colpire Eastchurch. Era la prima volta che un aeroporto del Comando Costiero veniva preso d'assalto anche nelle ore notturne. Le bombe dirompenti e quelle incendiarie provocarono così tanti danni da rendere inutilizzabile l'aerodromo per altri tre giorni. E, come se non bastasse, non un solo caccia della RAF si alzò in volo per intercettare i tedeschi. Tutti i piloti dormivano nelle proprie tende. Ancora non sapevano che cosa li avrebbe attesi il giorno seguente.

Neppure Dowding se ne accorse. Il rapporto mattutino indicava che Eastchurch era fuori uso, durante la notte alcuni aerei erano stati individuati al largo di Foulness Island, ma niente di più. La notevole schiarita del 16 luglio fece alzare in volo più ricognitori del solito, come tante mosche attirate dal caldo. Questo fu interpretato dal comandante del Comando Caccia come normale routine.

Giunse, così, anche l'*Erpro 210* senza che uno solo dei suoi aerei venisse individuato dal radar di Rye. Il nuovo comandante, il capitano Hans von Boltenstern, aveva istruito i suoi uomini proprio prima di decollare: «Voleremo attorno ai 200 metri di quota. Quando avremo superato la costa, ci alzeremo ai 700. E per l'amor del cielo, ricordatevi di salutare gli inglesi quando li incontrerete!»

In tutto 12 Bf-110, senza caccia di scorta. Perché? Un altro esperimento, questa volta non di Kesselring ma di von Boltenstern. Invece delle bombe convenzionali a uso generale SC-250 e SC-500, il nuovo comandante dell'unità aveva insistito per testare le AB-250. Ad ogni cacciabombardiere bimotore erano stati agganciati sul ventre due contenitori affusolati contenenti 224 bombe del tipo SD-1, bombe a frammentazione. Una spoletta a tempo innescava una reazione che portava alla separazione delle due metà del contenitore, spargendo le SD-1 su un ampio raggio. 15 Bf-109 portavano gli stessi ordigni ma questi ultimi erano stati riempiti con 17 SD-10. Von Boltenstern, inoltre, insisté affinché i piloti dei 109 restassero vicini ai loro compagni e non si avventurassero in missioni di caccia libera. Gli aerei tedeschi volarono sopra Dover ed erano così bassi che per alcuni parvero dirigersi sulla città. Ma il loro obiettivo non era né la città né il porto. Per tre giorni, su

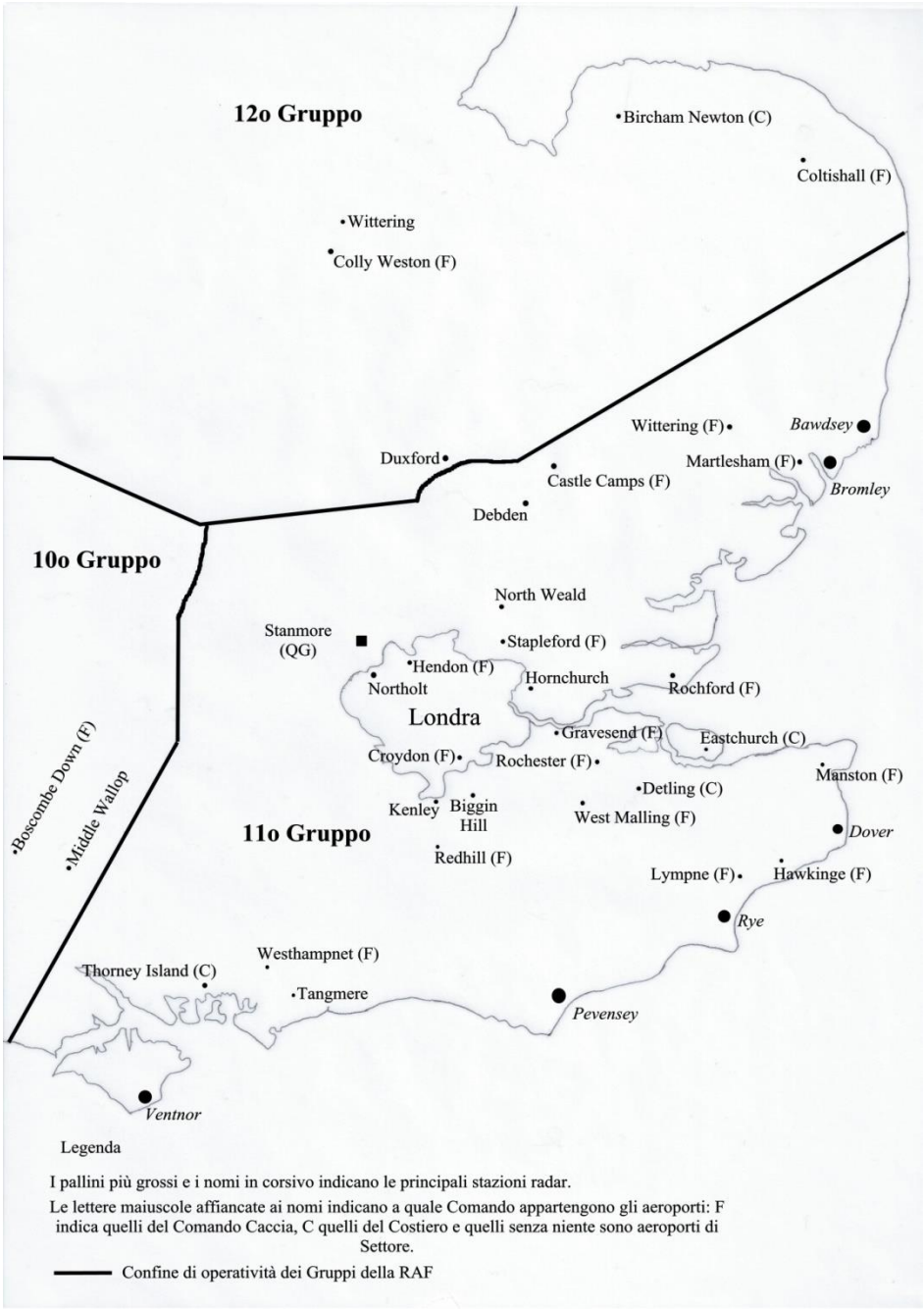
esplicito ordine di Göring divulgato la sera del 15, la Luftwaffe avrebbe dovuto colpire esclusivamente gli aeroporti identificati dalla ricognizione. Procedendo in questo modo e lasciando il 20 luglio come giorno dell'invasione, la RAF sarebbe stata almeno costretta a cedere terreno.

L'incursione dell'*Erpro 210* su Manston fu un successo totale per i tedeschi. Il personale di terra della RAF non si sarebbe mai aspettato che un numero così esiguo di aerei potesse arrecare tutti quei danni. L'effetto fu tremendamente spaventoso. Nel vero senso della parola, tutte le installazioni, dagli edifici amministrativi agli hangar, dal deposito di munizioni alle tende e perfino la sala di comunicazioni, furono spazzate via o gravemente danneggiati. Tutto merito delle SD-1 che, dopo l'apertura dell'involucro esterno, si disperdevano a trecentosessanta gradi come coriandoli, esplodendo al tocco del suolo. Tutto ciò che restava di Manston erano solo macerie fumanti, una pista piena di buche e detriti e tanti rottami di Blenheim. Nella tarda mattinata, perfino il Primo Ministro Churchill, accompagnato da Lord Beaverbrook, si recò in visita per verificare l'entità dei danni e sollevare il morale dei superstiti. La sua presenza certamente diede un impulso decisivo alle WAAF e ai civili che da Manston, Woodchurch e Minster accorsero per vederlo, ma non poté nulla contro l'ordine decisivo di Dowding: il campo d'aviazione di Manston sarebbe stato chiuso e adibito solamente a pista d'emergenza. Tutto il personale sarebbe stato trasferito altrove e i piloti superstiti del 600º e del 604º Squadrone del Comando Bombardieri sarebbero stati inquadrati nel 25º Squadrone e portati a Martlesham.

Mentre l'*Erpro 210* lanciava ogni munizione a disposizione contro Manston, il resto della *Luftflotte* 2 e una parte della *Luftflotte* 3 si stavano preparando ad attaccare. I cacciabombardieri Stuka scatenarono immediatamente l'inferno di fuoco su Portsmouth e Southampton, affondando cinque imbarcazioni da pesca, un rimorchiatore e un vaporetto lì ancorati, provocando svariati incendi e numerosi feriti. Gli stabilimenti della Supermarine Spitfire subirono danni ma non interruppero la produzione. Quello fu il momento propizio per dare il via all'attacco. La *Luftflotte* 3 inscenò alcuni raid diversivi su Portland e sulle basi aeree del 10º Gruppo a ridosso del litorale. Gli Hurricane del 238º e del 501º sfidarono l'inferiorità numerica e l'aviazione tedesca, sventando un tentativo da parte di alcuni He-111 di colpire Middle Wallop. Mentre, in Cornovaglia, i duelli aerei scemavano, gli aeroplani della *Luftflotte* 2 lasciavano le loro basi per andare a rovesciare tonnellate di bombe sugli obiettivi. La prima ondata compì un'esatta ripetizione di ciò che aveva fatto poco prima la *Luftflotte* 3. I bombardieri in picchiata del StG 1 andarono a colpire gli aerodromi costieri situati sul fianco sinistro dell'11º Gruppo poiché, il giorno precedente, non avevano ricevuto particolari attenzioni da parte della Luftwaffe. Ai monotoni strilli delle sirene antiaeree si unirono presto gli stridii degli Stuka che si lanciavano sui bersagli con le spalle protette dai Bf-109 decollati dalla penisola del Contentin. Un gruppo di Stuka neutralizzò la contraerea di Tangmere e, accompagnato da alcuni 109 a volo radente, mitragliò gli Hurricane parcheggiati in bella vista. A Lee-on-Solent (un aerodromo sotto il controllo della Royal Navy nei cui hangar erano disposti i caccia che dovevano difendere Southampton e Portsmouth assieme ad altri aerei di vario tipo con il ruolo di anti-invasione) 15 aerei vennero distrutti, così come a Thorney Island dove 19 Blenheim (anch'essi inquadrati come possibili strumenti per rispondere immediatamente all'invasione) su 25 vennero sventrati dalle bombe. A Westhampnett, una base non ancora operativa, due hangar vennero colpiti e la pista venne rimodellata dagli ordigni tedeschi.

Ultimate le operazioni lungo la costa, la *Luftflotte* 2 si spostò verso l'interno. Sopra Hawkinge l'*Erpro 210* ripeté l'esperimento di Manston, anche se questa volta non andò a buon fine a causa di qualche errore nelle spolette. Von Boltenstern non demorse e ritentò l'impresa, impiegando ordigni convenzionali. Poi l'attenzione dei tedeschi si spostò verso l'interno e, già nella tarda mattinata, oltre 300 bombardieri con una numerosa scorta si diressero a quote diverse su Biggin Hill, Croydon e Kenley. Questi tre aerodromi furono bersagliati dall'aviazione tedesca anche nel pomeriggio assieme a quelli di Debden, Rochford, Martlesham, West Malling e Detling. Comunicazioni, depositi di munizioni, sale delle operazioni (dove presenti), hangar, edifici amministrativi, baracche e officine di manutenzione furono tutti bersagli prediletti dagli equipaggi tedeschi. Particolarmente grave fu il danneggiamento della sala delle operazioni di Kenley messa fuori uso per ventiquattro ore. Per due ore e mezza, la cintura di basi aeree del Comando Caccia attorno alla capitale inglese venne presa di

mira e i tedeschi quel giorno sperimentarono sulla loro pelle ciò che gli inglesi avevano ormai provato da settimane, cioè il significato della parola 'stress'. Poiché Göring aveva voluto martellare incessantemente gli aeroporti del Comando Caccia, non ci sarebbe stata sosta per i suoi piloti. Non appena ritornavano da una missione, già a terra vi era il personale che li aspettava con le autocisterne piene di carburante e i contenitori con le bombe. Gli aerei venivano riforniti nel giro di un quarto d'ora ed erano nuovamente pronti a decollare. Dopo tre, massimo quattro voli consecutivi, avveniva una rapida revisione al carrello, ai comandi principali, all'olio, ai radiatori e ai motori che, solo se il caso lo richiedeva, venivano sostituiti. Quando ormai il sole volgeva al tramonto, furono compiute alcune sortite contro le industrie aeronautiche britanniche e altri obiettivi quali gli impianti della Short Brothers a Rochester, quelli della Vickers (responsabili di due terzi della produzione di Wellington) e della Hawker (i quali fabbricavano più della metà degli Hurricane) a Weybridge. Seguendo la linea ferroviaria, che si ramificava a forma di racchetta da tennis e finiva dentro le fabbriche, per i tedeschi fu un gioco da ragazzi andare a colpire gli ultimi due stabilimenti.



Gli aerodromi dell'11o Gruppo, quelli maggiormente bersagliati dalla Luftflotte 2 di Kesserling nel tentativo di garantire la supremazia aerea sopra la zona di sbarco.

L'idea di attaccare gli aeroporti aveva provocato all'interno della gerarchia di comando della RAF (e non solo) una serie di scosse che avrebbe fatto pendere temporaneamente la bilancia a favore dei tedeschi.

Dividit et impera è forse l'espressione migliore per riassumere le problematiche presenti in quel cupo periodo vissuto dall'aviazione inglese. Dowding avrebbe fatto qualsiasi cosa per soddisfare le richieste provenienti dai suoi subalterni, per obbedire agli ordini del suo superiore e per non irritare troppo Sir Portal. Indubbiamente, il grosso dell'urto tedesco venne assorbito dall'11º Gruppo.

La tattica di puntare direttamente agli aeroporti del Comando Caccia, sulla carta, aveva permesso a Park di evitare i pattugliamenti su determinate porzioni dell'isola. Dopo i primi colpi vibrati agli aerodromi costieri, l'astuto neozelandese aveva ipotizzato che i prossimi bersagli sarebbero stati le basi aeree localizzate più in profondità. Ma, poiché i piloti degli squadroni stanziati nel Kent e nel Sussex non avevano più le forze per alzarsi in volo, sarebbe toccato agli altri difendere le loro stesse basi.

La prima ondata fu contrastata con successo, anche se i tedeschi riuscirono a svincolarsi piuttosto facilmente e a raggiungere i loro obiettivi. Park, però, non si sarebbe mai aspettato dei raid così ravvicinati: il secondo scaglione arrivò senza problemi e trovò i caccia impegnati nelle operazioni di rifornimento. Furono tutti falciati via. Presumendo, quindi, che i tedeschi sarebbero tornati alla carica il giorno seguente, Park chiese con urgenza nuovi aerei e piloti freschi per tamponare le falle all'interno dell'11º Gruppo. Ma la risposta di Dowding fu negativa. Dal 13º Gruppo non era possibile spostare le unità in quanto entrambi ritenevano probabile un futuro assalto dalla Scandinavia e sguarnire il fronte settentrionale sarebbe stato contro ogni logica. Nemmeno dal 12º Gruppo sarebbe stato possibile far affluire delle riserve. Leigh-Mallory non vedeva di buon occhio Dowding e soprattutto non gli perdonava che egli avesse fatto confluire tutti i rinforzi provenienti dalle fabbriche o dai centri di addestramento verso Park. E la situazione fu destinata a peggiorare: infatti, i rapporti tra i due comandanti si incrinarono ulteriormente proprio quel giorno. Avendo i propri squadroni impegnati a sud, Park aveva più volte chiesto a Leigh-Mallory di spedire qualche pattuglia sui suoi aeroporti settentrionali, come Debden o Martlesham. La richiesta fu ignorata, gli obiettivi furono bombardati pesantemente e gli aerei inchiodati a terra furono molti. Quintin Brand del 10º Gruppo avrebbe ceduto volentieri uno o due squadroni di caccia al suo vicino orientale ma gli impetuosi assalti della *Luftflotte* 3 gli permisero solamente di trasferire gli Spitfire del 92º Squadrone da Pembrey a Middle Wallop. A quel punto, Park fu obbligato da forze superiori a ritirare il 79º Squadrone da Hawkinge per evitare che il giorno seguente questo fosse spazzato via, sistemandolo a Biggin Hill; da Debden il 17º Squadrone fu trasferito a Hornchurch.

Tuttavia, ci fu un aspetto positivo riguardo al cambiamento di bersagli operato dai tedeschi: i bombardieri tedeschi, soprattutto gli He-111 e i Do-17, che arrivavano senza scorta (o, se l'avevano, era formata dai pesanti Bf-110), venivano attaccati direttamente al ventre dai caccia decollati in tempo. Se uno di questi veniva abbattuto, non c'era rischio per il pilota in quanto atterrava sempre nelle vicinanze dell'aerodromo e veniva rapidamente tratto in salvo. Erano i Ju-88 la vera minaccia: volando veloci e a bassa quota passavano quasi sempre inosservati e, quando venivano individuati, gli osservatori facevano una gran confusione nel riportare le coordinate. Furono proprio i Ju-88 a neutralizzare la sala delle operazioni a Kenley e a cogliere di sorpresa gli Spitfire mentre si attrezzavano a Biggin Hill.[13]

I danni di entrambe le aviazioni ammontarono a 43 caccia, 7 piloti e 32 bombardieri per la RAF e 28 caccia, 13 piloti e 21 bombardieri per la Luftwaffe. Un numero così elevato di caccia perduti, che, sommati a quelli del giorno precedente, raggiungeva la triste cifra di 107 apparecchi in soli due giorni, era un chiaro sintomo dell'indebolimento costante della Royal Air Force.

Oltre agli avvenimenti descritti, bisogna tenere in considerazione ancora tre fattori: la rete di avvistamento avanzato aveva sofferto ulteriori problemi quando si erano interrotti i cavi che collegavano i radar di Rye e Pevensey ai rispettivi generatori e quando la stazione di Dunkirk venne disabilitata da un'azione dell'*Erpro 210*; la produzione di Hurricane e Spitfire stava iniziando a risentire

degli effetti dei bombardamenti notturni e diurni tant'è che, da venti aerei nella prima settimana di luglio, era scesa a fabbricarne diciotto, fino a scendere di un'altra unità sempre a causa dei tedeschi.

Infine il problema dei piloti. Quelli esperti venivano abbattuti e perivano nella Manica o, anche se in rare occasioni, venivano catturati dai nemici, mentre quelli privi di esperienza facevano fatica a seguire i duri ritmi imposti dagli aggressori e troppe volte si lasciavano sorprendere alle spalle dai Bf-109. Dowding ottenne da Newall il permesso di inglobare all'interno della RAF i piloti profughi delle nazioni occupate. Cecoslovacchi, polacchi, olandesi, belgi e norvegesi furono smistati tra il 10º e l'11º Gruppo ma, naturalmente, a Park andò la fetta più grossa. Benché questi fossero a dir poco eccitati alla sola idea di poter rivendicare i bombardamenti indiscriminati delle loro città (in particolar modo i polacchi), erano pervasi da una propensione al disfattismo. Una sola scintilla e il panico avrebbe dilagato alla svelta, come dimostra un episodio avvenuto a Debden: il polacco Jan Zumbach stava effettuando una prova con le mitragliatrici dell'aereo e i suoi compagni, temendo che i tedeschi li stessero attaccando a bassa quota, si alzarono in volo terrorizzati.[14]

Il 16 luglio, oltre che nei cieli, i tedeschi risultarono vittoriosi anche nella tabella di marcia dell'invasione. Mentre gli aerei rombavano sopra la Manica, il convoglio *Hermann* si era diretto da Dunkerque fino a Le Havre. Per non dare nell'occhio, nessun'altra imbarcazione di scorta venne impiegata ma è facile immaginare la reazione degli inglesi se avessero scoperto che quelle *Prähme* erano i veicoli anfibi adibiti al trasporto dei carri armati. Quel giorno, i trasferimenti della flotta da sbarco furono ultimati e stava per giungere a termine anche l'accumulo dei rifornimenti necessari. La 1ª divisione da montagna aveva continuato ad addestrarsi nei pressi delle scogliere di Point du Hoc mentre la 35ª divisione di fanteria, quasi come un segno di disprezzo nei confronti dei soldati inglesi prigionieri che lavoravano a Dunkerque, aveva incessantemente portato avanti delle simulazioni di sbarco proprio sulle spiagge dalle quali avrebbe dovuto svolgersi l'evacuazione del BEF.

Sull'orlo dello sfacelo – 17 luglio

L'ipotesi di Park che i tedeschi sarebbero nuovamente ritornati a bombardare i suoi aeroporti si rivelò corretta ma ormai i suoi piloti mostravano evidenti segni di cedimento provocato da un febbrile, completamente estenuante e breve periodo di intense missioni. Qualsiasi tipo di volo necessitava di notevole concentrazione, che già di per sé era faticosa, ma un combattimento ne richiedeva ancora di più. I piloti dovevano restare allerta costantemente, scrutare con molta attenzione ogni angolo del cielo, ascoltare le istruzioni, controllare la strumentazione di bordo, verificare che si trovassero nella corretta posizione. Al momento del contatto, un getto improvviso di adrenalina avrebbe permesso a qualsiasi aviatore, anche al più stanco, di andare avanti ma, non appena la tensione fosse scomparsa, la stanchezza avrebbe di nuovo preso il controllo e ciò avrebbe potuto condurre a pericolosi incidenti.[15] Perciò, l'idea di sostituire i suoi piloti con quelli stranieri, smistati durante la notte nei vari aeroporti, apparve di primo acchito valida per affrontare la minaccia del giorno.

Come durante la precedente missione, la *Luftflotte* 3 si diresse di nuovo verso i campi d'aviazione costieri del 10º Gruppo ma, invece di attaccarli frontalmente, decise di prenderli sul fianco. Le formazioni di Ju-88 del LG 1 e del KG 54 vennero scortate da grandi quantità di caccia fin sopra l'isola di Wight e Southampton, poi i Bf-109 diedero il cambio ai Bf-110 e tutti insieme proseguirono, naturalmente a bassa quota e con la scorta sopra di loro, verso i propri obiettivi. Così facendo, gli aerei non apparivano sui radar e, quando venivano avvistati dai pochi osservatori, l'elevata velocità permetteva loro di fuggire dal campo visivo di questi in meno di trenta secondi. Ben presto arrivarono sopra Warmwell e un primo gruppo di bombardieri devastò con la sua precisione la base aerea, decimando gli Spitfire del 152º Squadrone negli hangar. Le bombe caddero anche sulla stazione radar di Worth, mettendola temporaneamente fuori servizio. Il primo obiettivo fu attaccato con l'effetto sorpresa e gli aerei che ormai si erano svuotati fecero ritorno in Francia. L'allarme, però, da Warmwell aveva raggiunto Middle Wallop e da lì fu diramato alle altre basi del 10º Gruppo: "Grossa formazione di bombardieri a bassa quota puntano verso ovest. Sono duecentotrenta e più aerei."

A differenza di Park, Brand non aveva previsto altri raid sui suoi aeroporti ma la sua reazione fu piuttosto rapida. Egli comandò di attaccare la formazione tedesca da tre punti: il 222º Squadrone si

sarebbe avvicinato da ovest e avrebbe affrontato i nemici frontalmente, il 92º avrebbe fatto lo stesso ma da nord e il 238º e il 501º da Middle Wallop avrebbero preso i tedeschi per la coda.

Gli Spitfire e gli Hurricane decollarono immediatamente dalle rispettive basi e si diressero tutti verso la costa. Ma dove? Dov'erano i duecentotrenta e più aerei della Luftwaffe? Secondo le previsioni, il prossimo bersaglio sulla lista sarebbe stato l'aerodromo di Exeter, nel Devon. I piloti iniziarono una corsa contro il tempo per raggiungere per primi il punto stabilito ma fu una corsa vinta dai tedeschi.

I Ju-88 erano rimasti solo in novanta ma riuscirono comunque a immobilizzare sulla pista 23 Hurricane su 41 e a inferire gravi danni ad essa e alle installazioni. Mentre le bombe precipitavano, arrivarono i rinforzi. I Bf-110 prontamente richiamarono su di loro l'attenzione dei caccia inglesi e coprirono la ritirata dei bombardieri. Mentre la formazione del cerchio volante si spostava sempre più a sud, intervennero gli altri squadroni inglesi. Gli Hurricane tenevano impegnati i Bf-110 mentre gli Spitfire li mietevano con le loro mitragliatrici. Per ristabilire la situazione, dalla Bretagna e dalla Normandia parecchi *Gruppen* dei JG decollarono e accorsero in aiuto dei loro connazionali.

Parallelamente all'assalto sul fianco sinistro, anche la *Luftflotte* 2 fece la sua apparizione di prima mattina ma i tedeschi trovarono una dura opposizione. Sulle basi del Comando Caccia di Biggin Hill, Kenley, Croydon e West Malling erano stati messi a pattugliare gli Hurricane e i Defiant pilotati da aviatori reclutati dal bacino della riserva. I polacchi e i cecoslovacchi impararono subito a manovrare senza troppe difficoltà quegli apparecchi, anche se questi presentavano qualche differenza rispetto a quelli con cui avevano volato in Polonia e Francia. Piloti con grande esperienza alle spalle, durante la mattinata avevano mostrato tuttavia i loro due grossi limiti. Primo: una grande difficoltà di comunicazione tra i capisquadriglia inglesi e i loro subalterni. I polacchi, spesso e volentieri, si parlavano tra di loro, eccitati dalla novità della radio, e riempivano i canali per le comunicazioni d'emergenza. Secondo: solo una minima parte di essi comprendeva l'inglese ma si esprimeva piuttosto male con il risultato che tutti agivano d'istinto. Non appena una squadriglia del 303º Squadrone polacco, in missione di pattuglia sopra Biggin Hill, entrò in contatto visivo con il nemico, l'ufficiale di volo Jonathan Lindsay annotò nel suo diario quello che accadde: "In quella enorme distesa azzurra tappezzata di nuvole più o meno grosse individuai all'orizzonte tanti piccoli puntini scuri, tutti vicini tra di loro. Ecco il nemico e, come ci avevano informato, puntava proprio su Biggin Hill. "*Bombowce!*" fu l'unica parola che riuscii a capire nell'interfono. I polacchi divennero subito delle teste calde, come cani randagi morti di fame tenuti insieme da catene e davanti a loro delle succulente bistecche. Iniziarono a urlare, a gridare di gioia, forse insultarono persino i tedeschi ma io non ci capii più un accidente. "Restate in formazione! Restate uniti e non disperdetevi!" ma quelli non sentivano più niente. Mi superarono a tutta velocità così che anch'io dovetti spingere il motore al massimo e raggiungere gli altri. Si avventurarono contro i bombardieri come se niente fosse, incuranti dei caccia di scorta nemici che ai miei occhi non erano sfuggita. Un primo aereo venne colpito al motore di destra, iniziò a precipitare fino a quando non ci fu una violenta esplosione che spezzò l'ala dal resto della fusoliera. Il povero malcapitato iniziò a cadere a vite fino a quando non si sfracellò al suolo. Nel lontano settembre 1939 avevo sentito che Varsavia era stata rasa al suolo dalla Luftwaffe e quindi potevo comprendere pienamente l'ira e la vendetta che quei piloti provavano contro i tedeschi, ma erano troppo spavaldi. C'era chi era così preso dall'eccitazione che si dimenticava di togliere la sicura alle mitragliatrici e ce n'erano molti che sparavano tante raffiche, quasi come se tenere il pollice premuto contro il bottone che azionava le Browning li facesse stare bene, ma non tutti i colpi andavano a segno. Infine, chi faceva troppo il furbo finiva per paracadutarsi, come era capitato a Rosso 3: aveva tentato di colpire un aereo in coda ma aveva volato per troppi secondi in linea retta e i tedeschi lo avevano fregato. Fortunatamente, quando rientrammo a Biggin Hill, lo trovammo nella tenda ospedaliera che saltellava di qua e di là come una cavalletta, impaziente di tornare a volare e abbattere altri tedeschi."

Nel pomeriggio, la *Luftflotte* 2 ambì ad altri obiettivi. Alcuni raid per confondere gli inglesi furono effettuati su Tangmere dall'*Erpro 210* mentre una ventina di Ju-88 andò a colpire per ben tre volte le stazioni radiogoniometriche di Rye e Pevensey, mettendo fuori uso la prima e danneggiando gravemente la seconda. Il risultato fu che tutta l'Inghilterra meridionale rimase senza avvista-

mento radar. Da Ventnor fino a Great Bromwich, gli inglesi erano ciechi. Fu lì che grossi stormi di bombardieri He-111 e Do-17 si mimetizzarono tra le nuvole al largo della costa e risalirono la costa orientale. Furono individuati dall'unica stazione funzionante e Park pensò che stessero cercando di attaccare nuovamente i suoi aeroporti dalle spalle. Le squadriglie di caccia vennero fatte decollare e ronzare per un bel po' di tempo sopra le loro basi, aspettando il nemico. Gli aerei tedeschi, però, non avevano virato verso sud ma avevano proseguito ancora verso nord andando a colpire inaspettatamente le basi aeree a nord di Londra.

Debden, North Weald, Northolt, Hornchurch e Rochford furono assalite in media da una cinquantina di bimotori a testa che le devastarono con bombe AB-250, ad alto esplosivo e incendiarie al fosforo. I piloti inglesi non riuscirono a decollare in tempo e quelli che montarono a bordo degli aerei furono abbattuti direttamente sulla pista dai Bf-110 di scorta. Tante buche, hangar incendiati, edifici colpiti, parecchi velivoli distrutti e due basi aeree temporaneamente fuori servizio furono i risultati di quelle incursioni.

Mentre gli aerei tedeschi si riunivano in formazione e ritornavano verso la Francia, gli AFS combattevano duramente per spegnare le fiamme e scongiurare il peggio. Dopo una notte letteralmente in bianco e con la collaborazione di tutto il personale di terra, i grossi danni furono riparati. Ma i 76 aerei colpiti dalle bombe o divorati dal fuoco non poterono più essere sostituiti. Per la prima volta, tutti i bombardieri tedeschi inviati in missione fecero ritorno alle rispettive basi e, ancora una volta, non c'era stata la cooperazione tra il 12º e l'11º Gruppo. Debden avrebbe potuto facilmente essere protetta da qualche squadriglia fatta decollare da Duxford ma ciò non accadde. E tra i due litiganti, il terzo godette.

Le perdite di quel giorno furono spaventosamente elevate per la RAF: 62 caccia, 19 piloti e 27 bombardieri contro i 54 caccia, 23 piloti e 48 bombardieri della Luftwaffe.

Dowding iniziò seriamente a preoccuparsi quando scoprì che solamente 76 apparecchi da caccia restavano nella riserva.

Due scelte definitive

Parallelamente agli eventi che accaddero il 17, ce ne fu uno dal cui esito sarebbe dipeso il successo dell'invasione. Questo non accadde nei cieli dell'Inghilterra meridionale, né nella Manica.

Il mattino prestissimo di quel giovedì, il treno corazzato di Hitler, *Amerika*, era arrivato a Bruxelles, dove vi era il quartier generale principale della *Luftflotte* 2. A bordo di esso non vi era solamente lo stato maggiore della Wehrmacht ma anche tutti i principali esponenti che avevano collaborato alla stesura cartacea del 'Leone Marino'.

Von Brauchitsch, Göring, Jeschonnek, Raeder, Jodl, Warlimont, Halder, Keitel e i nove pianificatori poterono usufruire di tutto il lusso presente a bordo del treno, dalle comode cuccette alla carrozza ristorante dove consumarono la loro colazione. Alla stazione, un convoglio di automobili scortato da un battaglione della sicurezza trasferì le alte sfere del comando fino all'ingresso del quartier generale di Kesselring. Il comandante, come si poteva immaginare, era a Wissant, pronto per dirigere ancora una volta i suoi bombardieri contro gli obiettivi militari. Fu richiamato e con lui anche Sperrle fu invitato a recarsi lì con urgenza. All'aeroporto, atterrarono le 'cicogne' con a bordo i due generali e un'auto del convoglio precedente li portò al quartier generale. Kesselring rimase piuttosto sorpreso per l'ordine ricevuto e, soprattutto, per la moltitudine di persone presenti: Bütow, Bonte, Ruge, von Rundstedt, Busch, von Vietinghoff e tutti i comandanti delle divisioni interessate per le operazioni in Inghilterra. La riunione era stata voluta direttamente da Göring per tirare le somme di quanto era stato fatto fino a quel giorno e per non perdere l'occasione di pavoneggiarsi davanti a Hitler e agli altri per i risultati conseguiti dalla sua prediletta Luftwaffe. Alla riunione era stato invitato anche il tenente generale Rudolf Krantz, ufficialmente il capo del comando della 'Divisione Trasporti Speciali 454' e divenuto in seguito il capo del reparto responsabile per l'assembramento e le fasi di carico di tutte le truppe, equipaggiamenti e rifornimenti della 16ª Armata nonché dei convogli per il supporto logistico da Boulogne, Calais, Dunkerque, Ostenda, Anversa e Rotterdam. Egli ebbe l'onore di introdurre la conferenza, presentando una situazione che più promettente non sarebbe potuta essere.

Le notizie che Jodl portò, però, non furono così entusiasmanti e tutti temettero il peggio quando si apprestò a riferire gli aggiornamenti sulle condizioni climatiche: per lunedì 20 luglio, il giorno D, erano previste nubi irregolari sopra Dover, qualche possibile rovescio nello Stretto e temporali nel Canale.[16]

Era bizzarro perché il 18 ci sarebbero state nuvole non sotto i 3.000 metri mentre per il 19 le previsioni parlavano addirittura di qualche schiarita nelle prime ore del mattino mentre, dal 21 in poi, le condizioni si sarebbero stabilizzate, anche se non era possibile effettuare delle previsioni a lungo raggio. Hitler, prima di esporre il suo pensiero, preferì ascoltare gli esperti in materia. Göring iniziò subito a borbottare qualcosa tra sé e sé e Jeschonnek interpretò quelle sbuffate rumorose come un possibile commento al rapporto di Jodl. La questione si fece più sottile: i piloti degli Ju-52 avrebbero potuto comunque alzarsi in volo, non sarebbero di certo state due gocce di pioggia a fermarli, ma i paracadutisti? Putzier spiegò in maniera chiara ed esauriente che lui e i suoi uomini sarebbero rimasti a terra fino a quando il tempo non fosse migliorato. È vero che le formazioni di trimotori sarebbero state guidate tramite gli *Knickebein* di alcuni He-111 notturni e un reggimento di paracadutisti sarebbe atterrato grazie ai Brandeburghesi, ma si sarebbe dovuto tenere comunque presente un minimo margine di errore durante i lanci, soprattutto dal momento che questi sarebbero avvenuti al chiaro di luna. Rudloff giudicò l'operazione fattibile ma della stessa idea non fu von Hippel che ritenne un autentico suicidio mandare il I battaglione a bordo di imbarcazioni così leggere attraverso il mare in tempesta. Il III battaglione sarebbe potuto comunque arrivare tramite gli aerei ma le operazioni sul fianco sinistro della testa di ponte non sarebbero potute andare come previsto. Ad alimentare il dibattito ci pensò Raeder supportato dagli esponenti della Kriegsmarine, anch'essi presenti. L'arma navale della Wehrmacht era pronta a salpare per l'Inghilterra ma non l'avrebbe fatto in condizioni in cui le imbarcazioni anfibie avrebbero potuto essere sballottate dalle onde, provocando agli uomini il mal di mare e trasformando lo sbarco in un massacro. Von Brauchitsch confermò che le truppe di terra della prima ondata erano anch'esse pronte e si agganciò al discorso di Raeder: voleva a tutti costi evitare troppe perdite direttamente sulla battigia o durante la traversata. Göring, temendo che le pessime condizioni avrebbero potuto influire pure sulla discesa dei paracadutisti, si aggiunse alla compagnia per cambiare il giorno d'invasione. Ma quando? L'opinione che si era diffusa tra i comandanti fu quella di posticipare il giorno D al 21 luglio ma Hitler frenò l'entusiasmo generale chiedendo a Warlimont, il responsabile che aveva minuziosamente provveduto alla pianificazione della tabella di marcia, di fornire un'esauriente spiegazione di cosa sarebbe potuto succedere se il giorno d'invasione fosse stato spostato al 21 o al 19, ossia dopo due giorni. Il commento fu molto semplice: posponendo di ventiquattro ore l'assalto, la Luftwaffe avrebbe avuto ancora un po' di tempo per fiaccare la RAF mentre sarebbe stato possibile raccogliere ancora qualche dato in più concernente il livello delle maree e il sorgere della luna. E questo sarebbe stato sicuramente vantaggioso quando i mezzi da sbarco si fossero avvicinati al litorale. Tutto avrebbe avuto inizio con l'apparizione della luna nel cielo: dapprima i Brandeburghesi avrebbero avuto un'ora di tempo per svolgere i loro compiti e poi sarebbero arrivati i paracadutisti. Lo sbarco via mare sarebbe avvenuto approfittando delle ore di bassa marea. Certamente i soldati e i carristi avrebbero dovuto percorrere un tratto di spiaggia più lungo ma avrebbero avuto il modo di sfruttare di più il terreno antistante a loro e i marinai non avrebbero dovuto spingersi troppo avanti con le imbarcazioni. Chiaramente, una scelta del genere avrebbe significato anche una traslazione in avanti del tempo d'imbarco, dal pomeriggio del 19 al pomeriggio del 20, proprio mentre il Canale sarebbe stato in burrasca. I porti interessati avrebbero dovuto essere chiusi per evitare che le onde troppo alte arrivassero a danneggiare i vascelli ancorati. Inoltre, il nemico avrebbe avuto un giorno in più per ultimare qualche difesa, sistemare ulteriore filo spinato, piazzare qualche mitragliatrice o rinforzare le trincee con dei sacchi di sabbia. Per di più, la notizia non sarebbe stata molto gradita agli uomini che, sottolineò Warlimont, non aspettavano altro che l'ordine di Hitler per partire.

Anticipare le operazioni avrebbe avuto anche un'altra conseguenza, anch'essa però positiva. La Luftwaffe avrebbe dovuto concentrare il giorno seguente, il 18, tutte le sue energie per piegare la RAF e già nello stesso pomeriggio i soldati avrebbero dovuto iniziare le procedure di imbarco. Tutto si sarebbe dovuto svolgere secondo i piani ma c'era un rischio in più: se il giorno D fosse stato

fissato il 19, nel D + 1 i convogli di rifornimenti e rinforzi sarebbero dovuti essere tutti sospesi poiché la Manica sarebbe stata intransitabile, se non per navi più grosse come cacciatorpediniere o incrociatori leggeri. Se gli inglesi fossero passati al contrattacco il 20, i soldati aviotrasportati avrebbero dovuto difendersi con tutti i mezzi arrivati prima di quel giorno e gli Stuka non avrebbero sicuramente potuto operare al massimo della loro efficienza.

A quel punto, toccò a Hitler prendere la decisione. Entrambi i giorni proposti avevano i loro pro e i loro contro. Da una sua parola dipendeva il successo o lo sfacelo della prima operazione anfibia della Germania. Fu come addentrarsi in una stanza buia: non si sa mai che cosa si può incontrare, se sono presenti eventuali ostacoli, dov'è l'interruttore della luce e dove termina quella stanza. Così, sotto lo sguardo di tutti, egli pronunciò: «Dopo una breve riflessione, è con grande fermezza che ordino di spostare il giorno D a venerdì 19 luglio. Potrà essere strano o assurdo per voi presenti questa mia scelta ma se volete posso motivarla. Io ripongo grande fiducia nei soldati, negli aviatori e nei marinai. Si sono addestrati così duramente e per così tanto tempo, hanno accumulato esperienza ma anche stress e temo che la notizia di un rinvio di 24 ore dello sbarco possa provocare in loro un crollo nello spirito combattivo. Potete comunicare ai vostri uomini che domani pomeriggio avranno inizio le operazioni di imbarco. Raeder, lei potrà darmi la conferma entro il giorno successivo che le sue navi da guerra si terranno pronte a intervenire qualora gli uomini sulle spiagge necessitassero del supporto navale?»

«Sì, mio Führer. I cacciatorpediniere resteranno vigili di pattuglia mentre le navi più grosse saranno sempre all'erta, con gli strumenti di comunicazione costantemente accesi e con i cannoni pronti a sparare.»

«Bene. Göring, lei invece potrà assicurarmi che i suoi piloti si alzeranno in volo e faranno tutto il possibile per rifornire dal cielo gli uomini sull'isola?»

«I miei piloti sono pronti a tutto. Se necessario, faranno anche l'impossibile.»

«Warlimont, ci saranno variazioni per quanto riguarda le maree?»

«Secondo gli ultimi accorgimenti, la marea dovrebbe raggiungere il suo picco massimo alle ore 05.05, cioè con una variazione minima da lasciare invariata l'ora X.»

Dopo qualche secondo di pausa Hitler concluse: «E così sia. Lo sbarco verrà effettuato il 19 luglio.»

Dopo di questo, la riunione si sciolse, anche se la maggior parte dei presenti abbandonò la sala per poi ritornare portando con sé documenti, cartine e altre informazioni cartacee di cruciale importanza. A nessuno, però, venne in mente che per il 19 le condizioni meteorologiche avrebbero potuto peggiorare, riponendo una cieca fiducia nel fatto che sarebbero rimaste come previste.

La decisione presa nel mattino del 17 ebbe due grandi conseguenze: da un lato, le operazioni di trasferimento di truppe e rifornimenti vennero considerevolmente accelerate a tal punto che, per portare le scorte di medicinali, carburante e vettovaglie, furono impiegati tutti i veicoli che i soldati avevano a disposizione; dall'altro, la notizia che l'invasione era stata anticipata di un giorno si diffuse rapidamente non solo alle divisioni, ai reggimenti e ai battaglioni interessati ma, da Parigi e Bruxelles, arrivò a tutta la costa della Francia settentrionale. In più, l'informativa a tutte le formazioni inquadrate nella prima ondata (soldati e marinai) dell'improvviso anticipo del giorno D fu divulgata con una rapidità stupefacente e tramite l'invio delle comunicazioni cifrate dalle macchine Enigma direttamente dalla sede del quartier generale della *Luftflotte* 2. Per bilanciare il fatto che gli inglesi avrebbero potuto insospettirsi di una così grande mole di comunicazioni radiofoniche e per mascherare le vere intenzioni, furono trasmessi anche una serie di falsi messaggi radio. I capi dello stato maggiore rimasero esterrefatti dinanzi a messaggi che non avevano mai visto prima. Ne è la prova una trasmissione radio in codice trasmessa da Ambleteuse, dove si trovava il quartier generale del XIII corpo d'armata: "*A tutti gli interessati* stop *a causa del forte vento e delle acque agitate* stop *il Natale arriverà molto presto quest'anno* stop *I bambini che si sono comportati bene vorranno bagnarsi i piedi subito* stop *e pulire tutti i camini per Babbo Natale* stop *senza passare sui carboni ardenti del camino che rovineranno le loro calze* stop *Se Babbo Natale rimane incastrato* stop *tutti i pacchetti scoppieranno* stop *I bambini che hanno fatto i cattivi non riceveranno i giocattoli* stop *ti vogliamo bene Karl* stop *torneremo a casa per Natale* stop *I tuoi genitori*".

Gli operatori radiofonici tedeschi scoppiarono a ridere quando ricevettero la trasmissione e risposero, a turno, con altri comunicati assolutamente privi di senso.

Espressioni simili divennero presto ripetitive e i tre comandanti delle Forze Armate in Gran Bretagna iniziarono a sospettare qualcosa. Newall, dopo che la Luftwaffe aveva operato un repentino cambiamento di obiettivi concentrandosi sui campi d'aviazione del Comando Caccia, ipotizzò che i tedeschi fossero riusciti nel giro di due settimane a conquistare lo spazio aereo necessario per lanciare l'invasione. Ma il furibondo assalto del 15 luglio, il crescendo delle offensive nel pomeriggio del 17 in unione con quei messaggi in codice mai incontrati in precedenza lo spinsero a mandare alcuni piloti in ricognizione per verificare i risultati del bombardamento della notte precedente e a controllare se qualcosa fosse cambiato.

Da Detling, uno dei pochi aerodromi del Comando Costiero ancora in servizio, i cinque piloti più coraggiosi furono selezionati per una missione suicida. A bordo di altrettanti Spitfire C, furono mandati a compiere un volo di ricognizione sopra i porti d'invasione. Nei luoghi loro assegnati furono accolti da uno sbarramento di contraerea pesante senza precedenti ma riuscirono a scattare qualche fotografia prima che l'arrivo dei Bf-109 li forzasse a rientrare in Inghilterra. Quattro di essi erano stati gravemente colpiti dalle esplosioni dagli 88 mm ma tutti poterono portare qualche piccola informazione. Le immagini erano chiare: i tedeschi stavano preparando qualcosa. Le imbarcazioni erano tutte perfettamente allineate fianco a fianco mentre fu possibile intravedere segni di grossi movimenti, come cataste di proiettili d'artiglieria o di casse in legno ordinatamente sistemate lungo i moli.

Lo stato maggiore ritenne improbabile l'ipotesi di uno sbarco il giorno seguente ma nel cuore della notte fu svegliato da un'altra allarmante notizia: gli osservatori costieri nei pressi di Dover avevano avvistato alcune navi di grosso tonnellaggio avvicinarsi dalla costa olandese ed entrare nello stretto. Alcune MTB di pattuglia tra Portsmouth e Weymouth confermarono il contatto visivo con navi da guerra presumibilmente del nemico. Identificarono erroneamente una portaerei di scorta (la *Großdeutschland* era una portaerei a tutti gli effetti) e le due navi gemelle che tanto avevano creato problemi durante le operazioni navali al largo di Narvik, *Scharnhorst* e *Gneisenau*. Senza ottenere informazioni sulla loro destinazione, Pound credette che le navi tedesche stessero per preparare un diversivo in Cornovaglia e allertò Ironside. La situazione stava diventando critica e l'invasione sarebbe sicuramente arrivata entro quarantotto ore ma Churchill, aggiornato rapidamente la mattina del 18, preferì ancora non diffondere la parola in codice '*Cromwell*' poiché la nazione non sarebbe dovuta essere messa in stato di allarme fino al momento in cui non fosse apparso palese l'invasione del nemico.

L'ultimo grande sforzo – 18 luglio

Dopo l'annuncio in gran segreto dell'anticipazione della data d'invasione, ci fu un colpo inaspettato quando le sfere di comando dell'aviazione tedesca precipitarono nel caos. Alcuni comandanti dei corpi aerei ritenevano necessario continuare a effettuare delle missioni in grande stile come quelle del 15 luglio, gli equipaggi dei bombardieri pensavano invece a piccole azioni contro gli aeroporti e i porti dell'Inghilterra meridionale, altri ufficiali erano dell'idea che quel giorno bisognasse colpire nuovi bersagli nell'entroterra mentre una piccola cerchia fece la proposta (tra l'altro immediatamente scartata da Kesselring e poi anche da Sperrle) di effettuare delle "finte" puntate per far riposare gli uomini e averli freschi il giorno dell'invasione.

Sul comandante della *Luftflotte* 2 sarebbe gravata la responsabilità di conquistare lo spazio aereo per l'arrivo delle truppe aviotrasportate e, grazie anche alla presenza di Jeschonnek e Göring alla 'Montagna Santa', ottenne quel briciolo di potere in più che esercitò sul suo collega più a ovest. L'ultimo giorno della battaglia d'Inghilterra avrebbe visto il più alto numero di voli mai effettuati prima d'ora dalla Luftwaffe e, con la collaborazione degli esperti della Kriegsmarine, vennero decise le operazioni anche per i giorni futuri. La *Luftflotte* 3 avrebbe dovuto mantenere una pressione costante sopra gli aerodromi del Dorset, del Somerset, del Devon e della Cornovaglia mentre, in cooperazione con le S-boot della 1ª Flottiglia, alcune formazioni scelte di bombardieri avrebbero

impegnato le unità leggere della Royal Navy stanziate a Weymouth e Portsmouth, almeno fino a quando le unità di artiglieria non avessero messo piede sul suolo inglese.

La *Luftflotte* 5 di Stumpff, possibilmente rinforzata, avrebbe operato in concomitanza con le navi da guerra ancorate a Wilhelmshaven e in Norvegia per creare azioni diversive volte a distrarre la maggior parte delle navi ancorate a Scapa Flow e, se possibile, rallentarne la navigata verso lo Stretto di Dover.

Per la *Luftflotte* 2, Kesselring stilò tutta una lista di compiti che per quel giorno sarebbero dovuti essere svolti, tra i quali la continuazione delle rappresaglie contro gli aeroporti del Comando Caccia nei dintorni di Londra e le manovre diversive tra il Norfolk e l'Essex. "Quando l'ultimo aereo rientrerà questa sera alla base, il comandante dovrà dirmi che la RAF è stata annientata e che non ci sarà alcun pericolo per le truppe aviotrasportate."

Le questioni navali furono affrontate da Raeder e dai suoi fidi subalterni, in una stanza adiacente a quella dove i comandanti della Luftwaffe elaborarono, nel pomeriggio del 17, le procedure da svolgere. Alle sette restanti navi da guerra incaricate di fornire appoggio e copertura alle truppe e ai veicoli da sbarco sarebbe stato immediatamente recapitato un comunicato urgente con l'ordine di trasferirsi immediatamente da Wilhelmshaven verso la Baia della Senna dove ad aspettarle ci sarebbero stati i tre cacciatorpediniere che avevano prestato servizio come posamine ausiliari.

Una volta entrate le navi principali nell'area loro indicata, tutti gli sforzi sarebbero stati allora convogliati per la chiusura del Canale con qualsiasi mezzo a disposizione. Nei giorni precedenti, infatti, gli inglesi avevano ripetutamente provato a ripulire i campi minati accuratamente disposti dai tedeschi ma l'impiego congiunto delle mine magnetiche con quelle della marea fu la combinazione perfetta per affondare almeno tre dragamine su dieci ad ogni passaggio. Tuttavia, ogni mattino venivano individuati dei corridoi completamente ripuliti che ogni sera venivano nuovamente riempiti. Contemporaneamente, per garantire un accesso sicuro alla flotta d'invasione e per permettere alle navi da supporto di muoversi senza troppe limitazioni in quello spazio stretto e angusto, molte energie sarebbero state spese quel giorno per un'azione congiunta tra Luftwaffe e Kriegsmarine: il *Küstenfliegergruppe 406*, un'altra unità speciale della Luftwaffe provvista di una quindicina di ricognitori marittimi a lungo raggio Blohm&Voss BV 138 sui quali erano stati montati gli Anelli Mausi, avrebbe individuato la presenza di eventuali mine inglesi tra gli assi Dunkerque-North Foreland e Cherbourg-Baia di Freshwater mentre i dragamine della 2ª e 3ª Flottiglia avrebbero provveduto a rimuoverle. La sera prima dell'invasione alcune S-boot si sarebbero staccate dalla formazione e avrebbero raggiunto Boulogne dove avrebbero dovuto scortare le *Pioniersturmboot 39* destinate a portare i Brandeburghesi via mare.

Le truppe di terra della 16ª Armata, secondo le scadenze, avrebbero completato in quel pomeriggio l'ammassamento dei rifornimenti necessari al sostentamento non solo della prima ondata ma anche dei paracadutisti. Per sciogliere i nervi alle truppe, Busch decise che avrebbe concesso loro quattro o cinque ore di licenza, proiettando un film divertente ed elargendo ai soldati una cena particolare, con cibi più raffinati e porzioni più abbondanti rispetto alle quotidiane razioni di biscotti, carne, uova, formaggio, pane e acqua. Il mattino del giorno seguente, sarebbero stati issati i carri armati sopra le *Prähme* mentre nel pomeriggio avrebbero avuto luogo gli imbarchi delle truppe, dei veicoli leggeri, dell'equipaggiamento e dell'artiglieria. Le navi avrebbero preso il largo non appena il "via" di Hitler fosse arrivato.

Le prime ore del 18 luglio ebbero un inizio non molto piacevole per i tedeschi e per Raeder in particolare. Lütjens, che si trovava come gli altri a Bruxelles, aveva comunicato l'ordine di trasferire la sua flotta da Wilhelmshaven alla Baia della Senna nel tardo pomeriggio del 17 ma le navi non poterono lasciare la Baia di Jade fino a quando il naviglio di Marschall non sparì oltre l'isola disabitata di Mellum. Effettivamente, la partenza per la *Bismarck* e le altre navi era stata stabilita molto tempo prima e l'ordine dell'ultimo momento venne messo in secondo piano. Quando finalmente poterono salpare era ormai notte fonda. Le navi procedettero in convoglio, con ordine e sotto un rigidissimo silenzio radio, seguendo la rotta facendo riferimento alle luci costiere e comunicando tra di loro tramite dei riflettori canalizzati, cioè dei proiettori attorno ai quali erano stati avvolti dei coni metallici malleabili per evitare la diffusione della luce a 180°. La *Admiral Scheer*, l'ammiraglia del-

la flottiglia, era in testa e il *Z26 Kurt Grasshoff* le stava dietro, pronto a intervenire qualora fossero state avvistate delle motobarche britanniche. A una distanza maggiore vi erano tutte le altre navi.

Theodor Krancke, il comandante della *Scheer* che sostituiva temporaneamente Lütjens, si trovava in plancia quando venne avvisato di un gruppo di aerei avvistato dal radar di bordo a 25 km a nord della loro posizione, all'incirca sopra Ramsgate, che si muovevano verso di loro. Krancke, trovandosi proprio a metà dell'ingresso dello stretto, fece segnalare alla flotta di accostare a sud-ovest per avvicinarsi quanto più possibile tra Wissant e Cap Gris-Nez. Contemporaneamente, un idrovolante AR-196 venne lanciato in direzione di Calais, con il compito di avvertire i soldati dell'imminente raid. L'aereo riuscì a planare e a trasmettere il messaggio '*Fliegeralarm'* ben tre volte prima che dal molo un altro segnale luminoso rispondesse con la conferma. Mentre l'idrovolante spingeva al massimo il motore per decollare, l'allarme venne diffuso con la massima rapidità a tutte le unità antiaeree della zona e fu propagato in breve tempo da Boulogne a Saint-Omer, da Dunkerque a Ostenda. I Messerschmitt dell'*Erpro 210*, di stanza a Calais-Mark si levarono in volo e raggiunsero i 2.000 metri nel giro di pochissimi minuti mentre lungo la costa si illuminavano i riflettori e i serventi si dirigevano alle loro postazioni e puntavano le bocche da fuoco minacciosamente verso il cielo. Intanto, a bordo della *Scheer,* un altro bersaglio fu individuato dal radar: cinque navi che muovevano in direzione dello Stretto di Dover. Krancke comprese che quello doveva trattarsi di un attacco combinato della Royal Air Force e della Royal Navy ma preferì non rivelare la posizione della flottiglia. Chi gli avrebbe garantito che i bombardieri notturni non avrebbero effettuato un cambio inaspettato di rotta e puntato le sue navi? No, avrebbe aspettato che la tempesta si fosse calmata prima di riprendere la navigazione. La sua scelta si dimostrò azzeccata poiché i bombardieri inglesi virarono verso Calais e verso l'Olanda, presumibilmente per andare ad attaccare Ostenda o Anversa. In quel momento, lungo tutto il litorale si scatenò il pandemonio. Dapprima entrarono in azione i traccianti dei pezzi da 20 mm, poi le mitragliere da 37 mm e infine i letali Flak 88 le cui granate esplodevano nel cielo parzialmente nuvoloso sprigionando fumo e fiamme. Un vero e proprio ombrello di fuoco si sollevò dall'entroterra. Al rumore dei bombardieri e dei caccia in avvicinamento si aggiunse anche la monotona lamentela delle sirene antiaeree. Ancora prima di raggiungere la costa, un proiettile da 88 dilaniò il ventre di un Blenheim carico di bombe. L'esplosione che ne seguì fu sufficiente a illuminare una parte della formazione che si frammentò subito in piccoli gruppetti. I proiettori solcavano l'aria e ogni tanto centravano qualche aereo che prontamente veniva abbattuto dalla contraerea. Dodici Blenheim puntarono su Calais mentre altri ventidue si sganciarono e virarono verso est. Lì, il tempismo perfetto della Luftwaffe servì a evitare la catastrofe al porto dove vi erano radunate ben 235 imbarcazioni di vario tipo.

I piloti tedeschi, sfruttando il chiaro di luna che grossomodo filtrava attraverso la sottile coltre di nubi, individuarono subito le sagome scure dei bombardieri e si precipitarono ad attaccarli. Da terra, erano ben visibili le raffiche delle mitragliatrici dei Bf-109 e 110 che si disperdevano nell'oscurità e che non di rado colpivano qualche aereo nemico al motore o alla fusoliera. Su 12 bimotori, 4 sganciarono le bombe prematuramente e tornarono a casa, 5 furono abbattuti e i restanti 3 riuscirono ad affondare 5 imbarcazioni prima di precipitare nello Stretto durante il ritorno a casa. A Dunkerque e Ostenda si svolse quasi la stessa scena, con una contraerea più concentrata e senza la presenza dei caccia.

I tuoni dei Flak 88 avevano dato via al macabro concerto poco prima che dalla stazione radar di Wissant partisse un dispaccio per le batterie costiere indicando l'avvicinamento da nord di cinque navi nemiche. Gli artiglieri scattanti e assonnati avevano caricato i potenti cannoni e li avevano puntati verso l'oscuro Stretto. Erano stati informati che lì sarebbero passate le navi da guerra tedesche ma, se quelle fossero state vascelli della Kriegsmarine, con poca probabilità sarebbero provenute da nord. La conferma che si trattava di navi inglesi provenne questa volta dal veloce cacciatorpediniere tedesco che si era portato a quasi 200 metri dal litorale e che aveva segnalato alle sentinelle la presenza di navi amiche e l'arrivo imminente di navi inglesi non ancora identificate. Con l'occasione, ne approfittò per avvolgere in una cortina di fumo le altre unità lì presenti per nasconderle alla vista di qualche osservatore inglese sulle scogliere, sicuramente interessato dai lampi della contraerea.

Mentre la battaglia imperversava a 1.400 metri di quota, due pezzi della batteria *Todt* spararono proiettili illuminanti che descrissero un'elevata parabola e che, con il loro bagliore, scovarono le navi inglesi. Due dragamine (il *Dundalk* e il *Mercury*) accompagnati da tre cacciatorpediniere (il *Brazen*, l'*Acheron* e il *Codrington*) si trovavano a circa una dozzina di chilometri dall'ingresso del porto di Dover rientrando, quindi, perfettamente nel campo di tiro delle artiglierie. Le centraline telefoniche impazzirono, gli osservatori trasmisero le coordinate e altri due proiettili illuminanti furono sparati, mettendo bene in luce le navi nemiche. La prima salva fu sparata da un calibro della batteria *Friedrich August* ma servì più che altro per aggiustare il tiro. Infatti, cadde molto più a est del previsto. Gli artiglieri manovrarono i pezzi e un secondo colpo venne proiettato contro le navi inglesi e questo cadde molto vicino al *Mercury* senza danneggiarlo. Le quattro torrette della *Grosser Kurfürst* sfavillarono simultaneamente ma nemmeno queste colpirono i bersagli. Il primo affondamento lo provocò la *Lindemann* quando uno dei tre colpi sparati attraversò lo scafo del *Brazen* asportandogli la prua, mentre il secondo lo colpì al centro, gettandolo in pasto alle fiamme e affondandolo sul colpo. Lo spettacolo del terrore durò una quindicina di minuti ed ebbe molti più spettatori del previsto. Tutti quelli che arrivarono in tempo sulle alture, sui tetti delle case più vicine alle scogliere o direttamente sui moli del porto poterono assistere all'affondamento di cinque imbarcazioni della Royal Navy, il cui compito originale era quello di compiere un'incursione contro Boulogne per poi dirigersi a Southampton. Tra i fragori delle batterie costiere e gli sguardi assonnati, le navi inglesi scomparvero negli abissi in un misto di suggestive esplosioni e fontane d'acqua. Un quinto del merito andò al *Z26 Kurt Grasshoff* che effettuò una vera manovra di toccata e fuga, uscendo invisibile dalla cortina di fumo, silurando il *Dundalk* e rientrando al riparo. Il dragamine sbandò, poi si capovolse sul fianco e i suoi feriti vennero raccolti da alcune motolance inviate da Dover dopo che le acque si erano calmate. Quando tutto ebbe termine, la *Admiral Scheer* segnalò alle altre navi il via libera e tutte insieme proseguirono la navigazione verso la loro meta.

All'alba del 18, i rapporti dei combattimenti notturni furono recapitati a Bruxelles e vennero letti perfino da Hitler in persona. La notizia che dodici imbarcazioni erano state affondate o danneggiate non fece alcuno scalpore tra i presenti e nemmeno Raeder sembrò particolarmente colpito. Egli, infatti, ritenne altamente improbabile che il raid di quella notte avesse potuto rallentare l'inflessibile macchina delle operazioni che da quando si era messa in moto non aveva conosciuto un attimo di sosta. Anzi, pose molto l'accento su come quel raid avesse perso l'effetto sorpresa proprio grazie all'intervento della Kriegsmarine. Göring, senza particolari forzature, spalleggiò il C-in-C dell'arma navale e riconobbe che, senza la scaltrezza del comandante Krancke, i suoi piloti non avrebbero mai potuto godere di ben tre minuti per alzarsi in volo e raggiungere la quota prestabilita per ingaggiare i bombardieri inglesi. Anche von Brauchitsch, impressionato dalla rapidità e dalla precisione con la quale gli artiglieri al Passo di Calais governavano i cannoni costieri, concluse che quella notte fu assestato un grosso colpo alla Royal Navy e che, grazie alla presenza della Kriegsmarine, Boulogne era rimasta intatta. Lo stesso Hitler espresse le sue opinioni riguardo allo scontro: «Gli inglesi, come se non avessero imparato la lezione, ancora una volta ci hanno attaccato durante la notte. Giunti a questo punto, però, mi permetto di dire che quelle incursioni, oltre a non provocare grossi danni alle nostre installazioni, si sono dimostrate controproducenti dal momento che non tutti gli aerei che periodicamente venivano a trovarci hanno potuto fare ritorno in Inghilterra. Questo dimostra quanto gli inglesi siano disperati, se arrivano a sprecare degli equipaggi e degli apparecchi così preziosi contro i nostri porti. Porti che, a quanto sembra, sono più protetti di Berlino. Ma l'incursione di ieri notte è stata la prova del nove per la cooperazione tra le branche della Wehrmacht che esiste, è efficace e funziona alla grande. Ottima coordinazione, un eccellente tempismo, grande rapidità nelle comunicazioni, nelle azioni e nelle risposte, assieme a un buon uso dell'astuzia, sono le doti che i nostri uomini ieri notte hanno dimostrato di possedere. Ed io sono sicuro che tutti i soldati, piloti e marinai che domani lotteranno per la conquista del suolo inglese possiedono quelle capacità. Sì, domani avrà inizio l'Operazione "Leone Marino". A proposito, ci sono delle variazioni metereologiche, Jodl?»

Il rapporto aggiornato del capo dell'Ufficio Operazioni dell'OKW fu, però, di cattivo augurio: «A parte qualche addensamento ad alta quota e una cortina nebbiogena semi trasparente nel Canale, direi che le condizioni sono ideali per sferrare il colpo decisivo alla RAF.»

In Germania, nell'aerodromo della Luftwaffe a Kassel-Rothwesten, già prima dell'arrivo dell'alba erano iniziati gli ultimi controlli ai Ju-52 che avrebbero trasportato i paracadutisti e i rifornimenti, ai Fw-200 Condor e ai Ju-90, il cui compito sarebbe stato quello di trainare i 150 alianti DFS 230 già assemblati nelle basi del Belgio. Sì, proprio così. Normalmente tali apparecchi sarebbero stati trainati con dei semplici Ju-52 ma Göring insistette affinché ogni trimotore fosse stato impiegato per il trasporto dei paracadutisti.[17]

In tutti i 400 aeroporti dell'Europa occupata dai quali era possibile raggiungere l'Inghilterra, il sorgere del sole ebbe il potere magico di risvegliare e rinvigorire gli equipaggi tedeschi. Ogni aereo che quel giorno fosse stato in grado di volare e di sganciare bombe, fu approntato.

Mentre il sole spuntava da levante, equipaggi di volo e di terra lavorarono febbrilmente per rifornire di carburante, di bombe, di nastri per le mitragliatrici, per sostituire qualche pneumatico apparentemente difettoso e per portare a termine tutta una serie di controlli per assicurarsi che la maggior parte degli aerei delle *Luftflotten* 2 e 3 potessero raggiungere l'Inghilterra in volo. Per la precisione, 875 apparecchi bimotori tra He-111, Do-17 e Ju-88, 823 Bf-109, 267 Bf-110 e 316 Ju-87 risultarono idonei alla missione. Dopo quasi tre ore, anche l'ultimo equipaggio montò a bordo del suo velivolo e vi era sufficiente illuminazione naturale per individuare i bersagli. Dalle piste, di terra o di cemento, o dai campi erbosi, i 2.281 aerei della Luftwaffe si alzarono in volo. Una gigantesca nuvola ronzante che scagliò la propria furia dalla Cornovaglia al Kent. Volando poco sopra lo strato di nebbia, gli aerei tedeschi arrivarono quasi tutti senza farsi vedere sopra la costa e lasciarono di stucco gli osservatori civili. St. Eval, Exeter, Warmwell, Middle Wallop, Lee-on-Solent, Gosport per la prima volta (anch'esso un aerodromo sotto il controllo della Royal Navy), Tangmere, Lympne, Hawkinge e Manston subirono la più grande incursione aerea mai effettuata di tutta la battaglia. Poiché i Bf-109 avevano il carburante limitato, i bombardieri non penetrarono più a fondo ma si fermarono pressappoco lungo la costa, dove riversarono tonnellate di bombe sopra gli obiettivi in uno spettacolare susseguirsi di ondate per quattro ore consecutive.

Furono prese d'assalto anche le stazioni radar: a Ventnor le basi che erano state realizzate per accogliere una nuova struttura vennero spazzate via, mentre a Rye e Pevensey l'*Erpro 210* interruppe qualsiasi forma di comunicazione e di riparazione. Di fatto, i tedeschi avevano reso completamente inservibili tutte le stazioni della costa d'invasione. La RAF intervenne con i suoi squadroni di caccia scontrandosi con i Bf-109 che, nonostante furono costretti a ritirarsi presto a causa del basso livello di carburante presente nei serbatoi, puntualmente aspettavano i loro avversari. Ma, ancora una volta, le bombe tedesche caddero prima che i loro portatori potessero essere attaccati. I danni ai campi d'aviazione furono così elevati che Dowding si vide costretto a far retrocedere su postazioni secondarie tutti gli aerei dislocati a ridosso della costa. Gli squadroni colpiti del 10º Gruppo, cioè Il 222º da St. Eval, il 213º da Exeter, il 152º da Warmwell, il 236º, il 238º e il 501º da Middle Wallop dovettero essere trasferiti a Pembrey e a Filton mentre gli aeroporti litoranei dell'11º Gruppo (Tangmere, Thorney Island e Westhampnett) furono svuotati fino all'osso. Sir Portal fece evacuare in tutta fretta anche Lee-on-Solent e Gosport, per paura che i tedeschi si accanissero contro gli ultimi rimasti attivi.

Nel giro di quattro ore, non solo la Luftwaffe aveva messo fuori servizio le stazioni radar ormai danneggiate ma aveva ottenuto la supremazia aerea su una striscia di costa dell'Inghilterra meridionale. I tedeschi se ne accorsero tangibilmente quando riprovarono con un'altra serie di incursioni, questa volta di entità più modeste, mirate più verso l'interno. Eastchurch, Detling, West Malling, Gravesend, Kenley, Biggin Hill e Croydon furono assaliti in maniera piuttosto irregolare dai bimotori, i quali agivano sempre a gruppi di tre o quattro alla volta e senza un'agguerrita scorta di caccia. I Bf-109, infatti, sorvolavano vigili la Manica, pronti a intervenire qualora avessero avvistato un Hurricane o uno Spitfire. Quando il combustibile nel serbatoio si esauriva quasi del tutto, questi rientravano nelle loro basi e altri monomotore arrivavano sul luogo a dare il cambio.

Gli attacchi del pomeriggio si spostarono ancora più a nord e ancora più nell'entroterra e, nell'insieme, convinsero ufficialmente lo stato maggiore britannico che l'invasione sarebbe avvenuta lungo le coste dell'Anglia orientale. Dapprima la stazione di Conewden venne assaltata e messa fuori servizio da tutti i cacciabombardieri bimotori dell'*Erpro 210*, mentre a Great Bromley e Bawdsey gruppi di quattro o cinque He-111 livellarono le strutture. A Bawdsey, invece, due Ju-88 solitari inflissero danni leggeri alla sala di controllo perché, per paura di essere abbattuti nel mare, gli equipaggi tedeschi preferirono sganciare le bombe malamente e rientrare in Francia il prima possibile. Altrove, i Do-17 e i Ju-88 giunsero sempre di sorpresa su Northolt, Hornchurch, Rochford, Martlesham, North Weald, Debden. Perfino a Duxford, una base di settore del 12º Gruppo, arrivarono gli aerei tedeschi. La RAF non riuscì a evitare che i bombardieri della Luftwaffe raggiungessero i loro obiettivi ma perlomeno seppe reagire alle incursioni a sorpresa, dal momento che nell'Anglia orientale e attorno alla capitale erano stati raggruppati gli squadroni dei caccia. Malgrado ciò, i tedeschi avevano apparentemente via libera su buona parte dell'isola e, quando poterono, si divertirono a effettuare delle sventagliate contro gli aerei a terra o contro i piloti che coraggiosamente correvano verso un apparecchio. Non solo, però, sugli aeroporti: sulla via del ritorno, i tedeschi spesso e volentieri si lasciavano andare e mitragliavano a bassa quota ogni minimo movimento o le installazioni militari che individuavano lungo la costa. Nei pressi di Clacton-on-Sea, un Bf-110 di ritorno da un'incursione riconobbe un'imbarcazione al largo e decise di attaccarla, scaricandole addosso una mistura di proiettili da 20 mm e raffiche di mitragliatrici. La nave non era nient'altro che un banale peschereccio civile ma la notizia del suo affondamento ebbe un eco oscuro e profondo tra gli abitanti non solo di quella città ma di tutte le località balneari che si sentivano minacciate dall'inattesa comparsa delle navi da guerra tedesche e dei mezzi anfibi colmi di soldati della Wehrmacht.

Nel tardo pomeriggio, Kesselring si sentì sufficientemente sicuro da dare il via ai bombardamenti mirati sul Kent in vista della futura invasione. Mentre i Do-17 tornavano a bassa quota sopra i principali centri industriali del nemico, quasi un centinaio di Stuka si alzò in volo e iniziò a volare in circolo per raggiungere i 3.000 metri, quota che avrebbe loro permesso di colpire gli obiettivi con precisione. Questo enorme sciame di Ju-87, scortati su ogni lato da squadriglie di Messerschmitt, si frammentò in due grandi gruppi: uno che sorvolò Dover, Ramsgate, Scheerness e l'estuario del Tamigi, l'altro che passò sopra Brighton e che sembrava anch'esso fosse diretto su Londra. Invece, prima che la RAF potesse accorgersene, gli Stuka cambiarono rotta e si diressero sopra quei luoghi i cui abitanti tante volte avevano visto i bimotori sfrecciare a bassa quota ma che non erano mai stati presi seriamente di mira.

Il momento era arrivato. Con un cielo completamente limpido, i Ju-87 fecero conoscere ai civili della contea l'urlo agghiacciante delle trombe di Gerico quando da quell'altezza così elevata si lanciavano in picchiata contro i loro obiettivi. I piloti di Kesselring e Sperrle avevano studiato efficacemente le cartine indicanti i bersagli e rimasero alquanto sorpresi quando scoprirono che, una volta tanto, non avrebbero rivolto la loro attenzione contro edifici, militari o civili, impianti industriali o aeroporti. La sorpresa ci fu anche per Dowding, il quale credette, in base ai rapporti degli osservatori civili, che quei 'piccoli puntini nel cielo' fossero dei nuovi prototipi di aereo ad alta quota che i tedeschi dirigevano sui campi d'aviazione nell'entroterra. I residenti dei centri abitati, attirati paradossalmente dal suono delle sirene, restarono a guardare quella mezz'ora durante la quale le bombe da 250 kg devastarono le linee di comunicazione terrestri. Il primo centro a essere colpito fu la Stazione di Swale e il limitrofo ponte sul fiume Sheppey che collegava l'omonima isola al Kent. Poi fu il turno del ponte della A2 sul Medway che collegava Strood a Rochester e delle stazioni ferroviarie di Aylesford, Snodland, West Malling, Edenbridge, Tonbridge, Chatham e Faversham. La città di Ashford venne assalita per ben tre volte in quanto era un importantissimo centro di confluenza stradale e ferroviario, tant'è che le cinque vie ferrate che entravano e uscivano da essa furono tutte interrotte. Più verso la costa, la stessa sorte toccò a quella di Dover, immobilizzando tutti i convogli ferroviari prima della Stazione di Snowdown e interrompendo la ferrovia in altri due tratti più a sud.

Il duro colpo inflitto alle infrastrutture del Kent, oltre a essere un chiaro segno dell'imminente invasione che, però, venne frainteso dallo stato maggiore il quale lo ritenne una manovra diversiva

per rallentare l'eventuale spostamento di truppe verso la costa settentrionale del Kent, fu una grande beffa per Dowding. I suoi piloti (quei pochi che ancora avevano i nervi a posto e che riuscivano a controllare la spossatezza) furono costretti ad atterrare e a riemergere dalla cortina di fumo che annebbiava ormai i sobborghi meridionali limitrofi ai campi d'aviazione del Comando Caccia per inseguire gli Stuka. Ad attenderli, però, vi era una solida barriera di Bf-109 proprio sopra la costa che diede il via all'ultimo scontro aereo della battaglia d'Inghilterra. Gli inglesi tirarono giù i primi caccia tedeschi aggredendoli frontalmente ma la disparità numerica era nettamente a favore dei secondi con un rapporto di 9:1 e, nel giro di cinque minuti, il cielo fu sgombro. Su 21 Hurricane, 2 esplosero completamente in aria, 13 furono abbattuti e altri 2 persero il carrello e si distrussero non appena toccarono terra.

Le perdite dell'ultimo giorno furono elevate per le due aviazioni ma, come aveva preannunciato Göring, quelle tedesche sarebbero state ricompensate dalla sconfitta dell'Inghilterra. Gli inglesi persero quel giorno 71 caccia tra cui 33 a terra, 42 piloti tra morti, feriti o dispersi, e 38 bombardieri, mentre i tedeschi lasciarono sul campo di battaglia 90 caccia, 22 equipaggi e 46 bombardieri. Adesso che la Luftwaffe aveva raggiunto l'arduo compito di togliere di mezzo la RAF dai cieli, l'invasione avrebbe potuto procedere senza più il timore dei soldati di essere attaccati dall'alto durante le fasi cruciali dello sbarco.

Il sole non era ancora tramontato sulla pianura francese che già i tedeschi misero a punto l'ultimo colpo destinato a paralizzare una volta per tutte il Comando Caccia. L'assenza dei dieci squadroni di caccia che a maggio erano stati ceduti dagli inglesi ai francesi si fece sentire, anche se ormai la macchina invisibile del destino si era già messa in moto a favore della Luftwaffe.

L'allarme *Cromwell*

Fin dal primo avvistamento della nuvola della Luftwaffe, Tommy Elmhirst e i suoi colleghi del JIC avvisarono lo stato maggiore che quello sarebbe stato il giorno dell'invasione. Centinaia di natanti anfibi avvistati dall'altro lato del Canale, la furia dei bombardieri alle prime ore del mattino, i messaggi cifrati della Luftwaffe troppo numerosi, il fallito bombardamento della notte precedente e i rapporti aggiornati all'ultimo minuto sull'andamento delle maree furono gli indizi che allarmarono i servizi segreti britannici e che fecero credere che il 18 sarebbe avvenuta l'invasione.

Le stazioni di ascolto avevano captato anche numerosi messaggi in codice della Kriegsmarine (un traffico più intenso del solito che fece nascere qualche sospetto) ma a Bletchley Park questi non poterono essere decifrati in quanto le macchine Enigma avevano delle configurazioni tali da non poter essere scoperte. I tre comandanti dello stato maggiore, quando ricevettero la notizia del JIC, si incontrarono a Londra alle 17.20 e conclusero anch'essi che l'invasione era ormai prossima. Per adottare delle misure preventive, Pound diede la sua parola che la Royal Navy avrebbe messo in mare tutte le imbarcazioni leggere disponibili e che i comandi navali locali sarebbero entrati in azione al primo segnale. Newall confermò che la RAF aveva già selezionato 24 bombardieri che avrebbero cooperato con le *Home Forces* mentre metà delle restanti unità del Bomber e del Comando Costiero erano già state assegnate a operazioni speciali non appena fosse iniziata l'invasione. L'Esercito, come sostenne Ironside, si trovava già da otto ore nello stato di allerta primo grado: "Invasione imminente, probabilmente entro dodici ore".

Proprio durante la conferenza a tre, il comandante delle truppe a guardia dell'isola chiamò due staffette e consegnò loro l'ordine di azione immediata da recapitare nel minor tempo possibile ai comandanti dei distretti militari orientale e meridionale. Ai dipartimenti civili, però, non fu inviato nulla di simile e nessuno di loro ricevette alcun avvertimento speciale.

Simultaneamente allo svolgimento della riunione, Kesselring delineò a Sperrle l'obiettivo per l'ultimo raid sulla Gran Bretagna. Gli aeroporti erano stati martellati per bene e le bombe tedesche stavano continuando a piovere ogni notte sulle industrie aeronautiche ma la RAF era ben lungi dall'essere completamente spazzata via. Perciò, l'unico modo per evitare un assalto a sorpresa da parte dell'aviazione inglese il giorno dell'invasione sarebbe stato quello di privare gli aerei delle scorte di carburante, mirando proprio ai depositi di prodotti liquidi derivati dalla raffinazione del petrolio. Facendo riferimento esclusivamente alle fotografie della ricognizione, tra tutti i bombar-

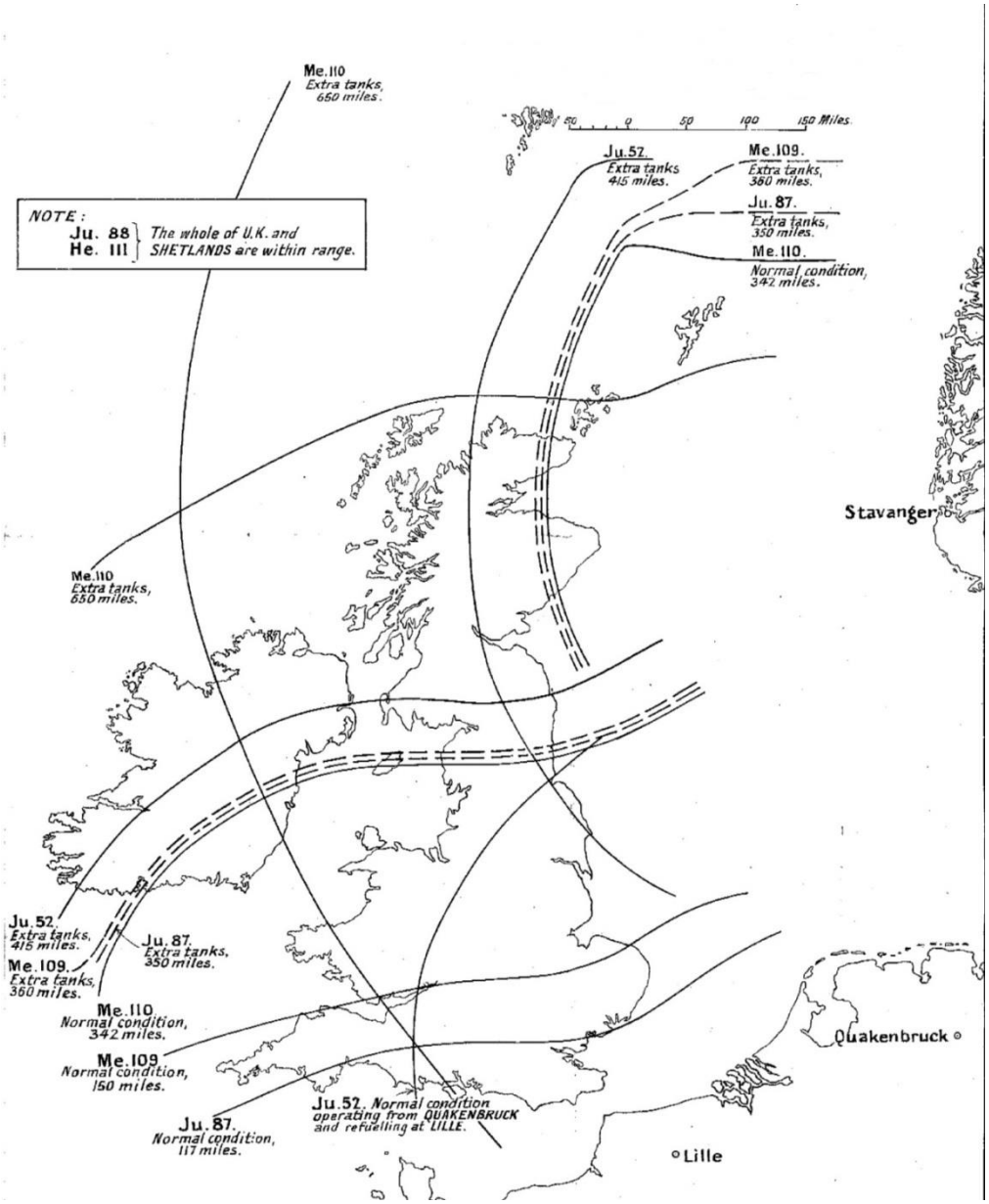
dieri della *Luftflotte* 3, ci fu solamente un Ju-88 appartenente al I./KG 54 che decise di imbarcarsi in quella missione con il suo equipaggio che era tra i veterani al comando di Sperrle. L'aereo decollò da Evreux, si diresse a ovest, verso la Bretagna e atterrò all'aeroporto di Brest Lesquin. Lì fece rifornimento di carburante e decollò verso l'Atlantico per poi compiere un ampio semicerchio in direzione dell'Inghilterra, dirigendosi verso i bacini di carenaggio di Pembroke attraverso l'idrovia di Milford Haven. Non scattò nessun allarme né tutte le attività si bloccarono sul momento quando si udì in lontananza il ronzio dell'aereo. Nemmeno la contraerea intervenne e lasciò campo libero all'equipaggio tedesco che sganciò le bombe con una distruggente precisione sopra le grandi cisterne di petrolio, ben visibili a detta del puntatore. Otto di essi saltarono in aria all'istante e, in una spaventosa reazione di esplosioni a catena, si scatenò un colossale incendio che sarebbe durato per diciotto giorni. In quell'inferno di fumo e fiamme, dieci dei quindici serbatoi presenti andarono distrutti. Una manifestazione del genere non ebbe precedenti se non il Grande Incendio di Londra del 1666.[18] A proposito di Londra, fu proprio sulla capitale inglese che la sera accadde un qualcosa di nuovo: 12 Bf-110 dell'*Erpro 210* e 18 He-111 del II./KG 1 erano diretti contro i depositi petroliferi di Thameshaven. Su Londra c'era il crepuscolo quando le sirene antiaeree incominciarono a suonare ma i londinesi non si preoccuparono, pensando che fosse un'altra esercitazione antiaerea. L'impassibilità continuò a essere presente anche quando i bombardieri tedeschi scaraventarono la loro furia contro le cisterne del porto situato sulla riva settentrionale del Tamigi. Seri danni furono provocati ai serbatoi e alle strutture circostanti e una gigantesca spessa cappa di nero si elevò nel cielo e poté essere ammirata da parecchie miglia di distanza. Tuttavia non tutto andò secondo i piani perché, a causa di un errore della navigazione, alcuni equipaggi scambiarono il Medway con il Tamigi e, pienamente convinti di aver raggiunto l'obiettivo loro assegnato, rovesciarono le bombe su Londra. I distretti di Bethnal Green e Hackney, facenti parte della *City*, cioè della parte più popolata della capitale inglese, vennero colti all'improvviso e un centinaio di persone perse la vita.[19] Coloro che assistettero al bombardamento si resero conto che doveva trattarsi di un errore poiché la quantità di ordigni rovesciati non erano sufficienti a radere al suolo un intero quartiere e anche il numero di velivoli avvistati non era così elevato. Poi, alle 20.07, un ufficiale dello stato maggiore di Ironside lanciò l'allarme *Cromwell*, il segnale che avrebbe messo in allerta le truppe regolari e i miliziani volontari della difesa. Da Londra arrivò ai quartier generale dei distretti meridionale e orientale e da lì fu inviato a ogni sottounità.[20]

Sebbene si trattasse solamente del primo avvertimento, la rapidità con la quale si propagò divenne la causa prima della confusione che si venne a creare nelle ore successive. Dapprima l'Esercito si impossessò di tutti i centri di comunicazione dell'Inghilterra orientale e meridionale rimasti intatti dopo i pesanti bombardamenti dal cielo, poi le unità nella riserva furono mobilitate. In alcune località i comandanti degli LDV non solo incitarono i propri uomini ad armarsi di tutto quello che trovavano e a raggiungere le postazioni difensive ma ordinarono addirittura di far suonare le campane delle chiese. Tutti coloro che udirono i rintocchi pensarono contemporaneamente una cosa: i tedeschi stavano sbarcando o erano già sbarcati sul suolo britannico. Si scatenò il caos e ogni minimo movimento divenne sospetto. Se qualcuno veniva visto muoversi furtivamente, veniva scambiato per un tedesco e bastonato. Ovunque, nella mente delle persone eccitate e terrificate allo stesso tempo, si proiettavano le immagini dei paracadutisti germanici che scendevano silenziosi e invisibili dal cielo rossastro. In quest'atmosfera di tensione, di paura, di disillusione e di attenzione verso minimi rumori equivoci o gesti insoliti, furono vissute le poche restanti ore di quell'intenso giovedì 18.

Dopo quell'inatteso raid su Londra, il frastuono degli aerei scomparve e, solamente dopo più di tre ore, quando il senso del pericolo raggiunse il suo apice, si diffuse tra le persone l'allarme, peraltro ingiustificato poiché nessun rapporto preoccupante era arrivato e nessuna sparatoria si era udita. La calma, l'ordine e la tranquillità iniziarono a diffondersi nell'entroterra ed entro le 23.50, i tre quarti dei civili che avevano reagito al suono delle campane si trovava comodamente nei propri letti.

Diversa fu la situazione sulla costa meridionale del Kent. Anche lì i soldati e i miliziani si unirono in un unico eterogeneo corpo per dare la caccia al presunto invasore ottenendo, però, vani risul-

tati. Ma, quando arrivò il falso allarme, gli LDV e la truppa non andarono a dormire: restarono ben svegli, aggrappati ai loro binocoli o agli altri strumenti di osservazione a distanza, studiando con attenzione ciò che stava accadendo oltre il Canale. Non era necessario utilizzare gli strumenti di ascolto o le grandi parabole di cemento in grado di riflettere il suono prodotto dai motori degli aerei perché si percepiva un brusio inquietante in sottofondo mentre tutta la costa era in piena attività, a giudicare dall'enorme luccichio visibile a occhio nudo. Era la prima volta che vedevano così tante luci in un tratto di litorale così ristretto ed era la prima volta che le orecchie fini avvertirono dei rumori di motori completamente diversi. Restarono lì, accompagnati da una folata di vento che spazzò via le ultime nuvole nel cielo e mise in mostra la luna pallida che apparve alle ore 00.09. La conferma che i tedeschi stavano architettando qualcosa di grosso oltre la Manica arrivò alle 01.29 quando dall'estremità settentrionale del Passo di Calais iniziò l'atroce brontolio dei cannoni di Todt.



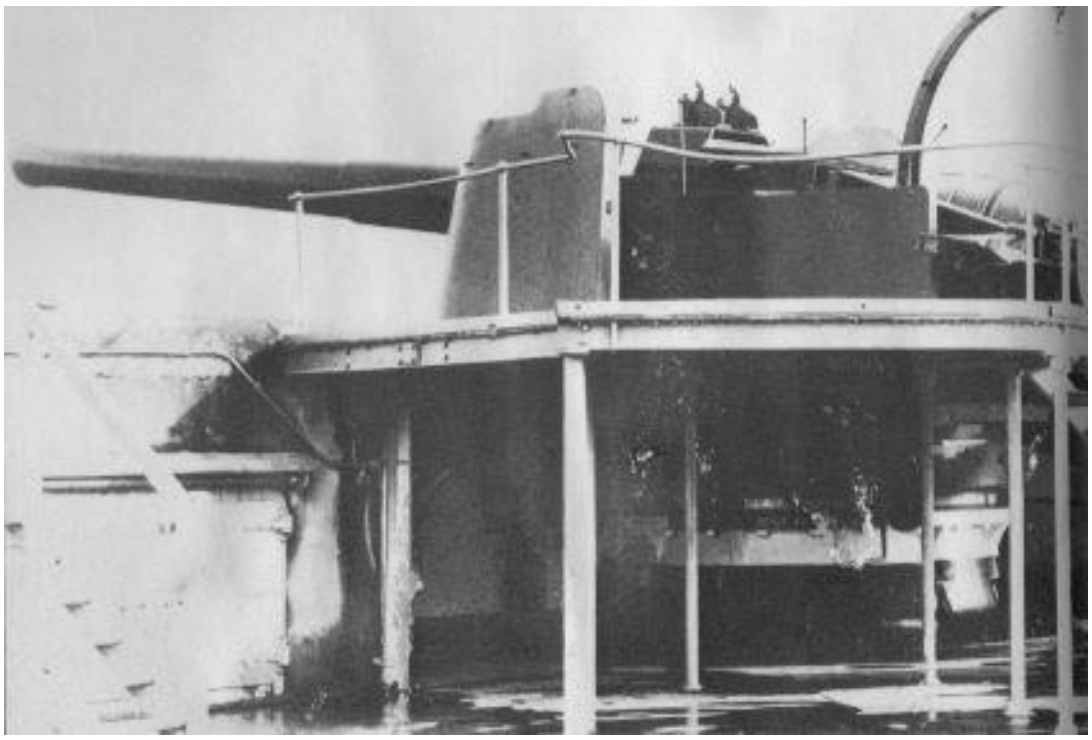
L'effettivo raggio d'azione dei bombardieri tedeschi, secondo una cartina preparata dall'intelligence britannica. Il fatto che l'Anglia Orientale fosse sotto il raggio d'azione dei trimotori Ju-52, fu un'altra prova che spinse i vertici militari a rassodare l'ipotesi che i tedeschi avrebbero invaso la Gran Bretagna da quella zona, piuttosto che attraverso lo Stretto di Dover.

Sopra: il generale Edmund Ironside (a destra) e Lord Gort (a sinistra) mentre discutono gli spostamenti del BEF. In basso a sinistra: l'ammiraglio Sir Dudley Pound. In basso a destra: il maresciallo dell'aria Cyril Newall.

Da sinistra verso destra e dall'alto verso il basso: il Premier Churchill ispeziona le difese costiere; Sir Hugh Dowding, capo del Comando Caccia*; Hurricane che decollano da Gravesend; uno squadrone di Wellington neozelandesi in servizio nella RAF; una sezione di Spitfire in pattuglia; un Blenheim di ritorno da una missione.*

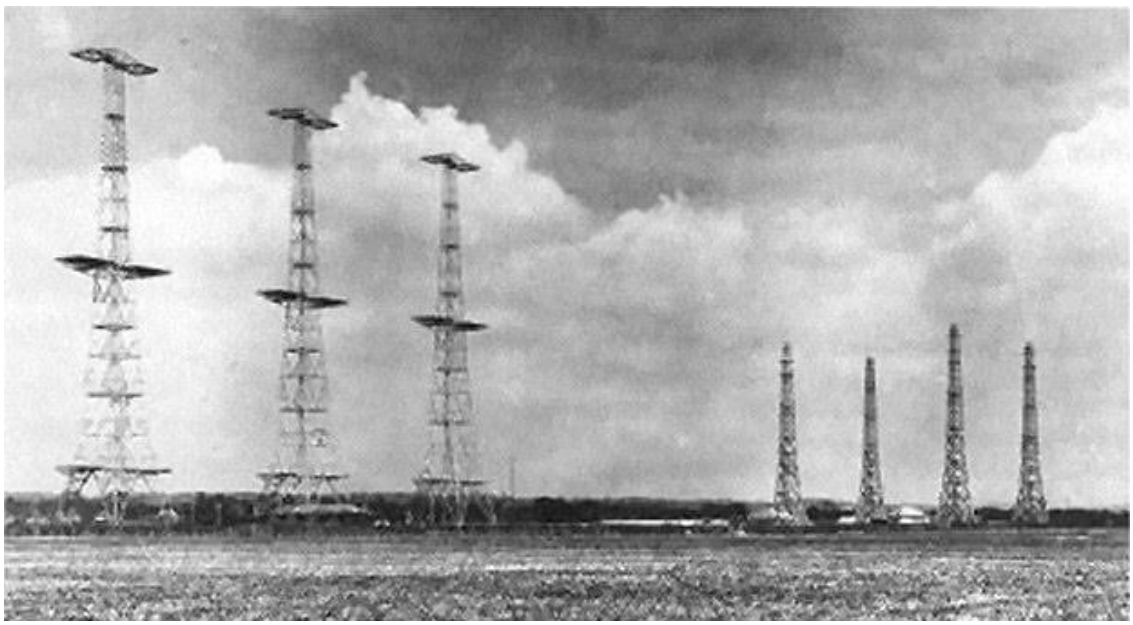
Volontari per la difesa locale in addestramento.

Soldati britannici che attendono l'arrivo dell'invasore lungo la costa dell'Anglia orientale. La loro attesa sarà molto lunga…

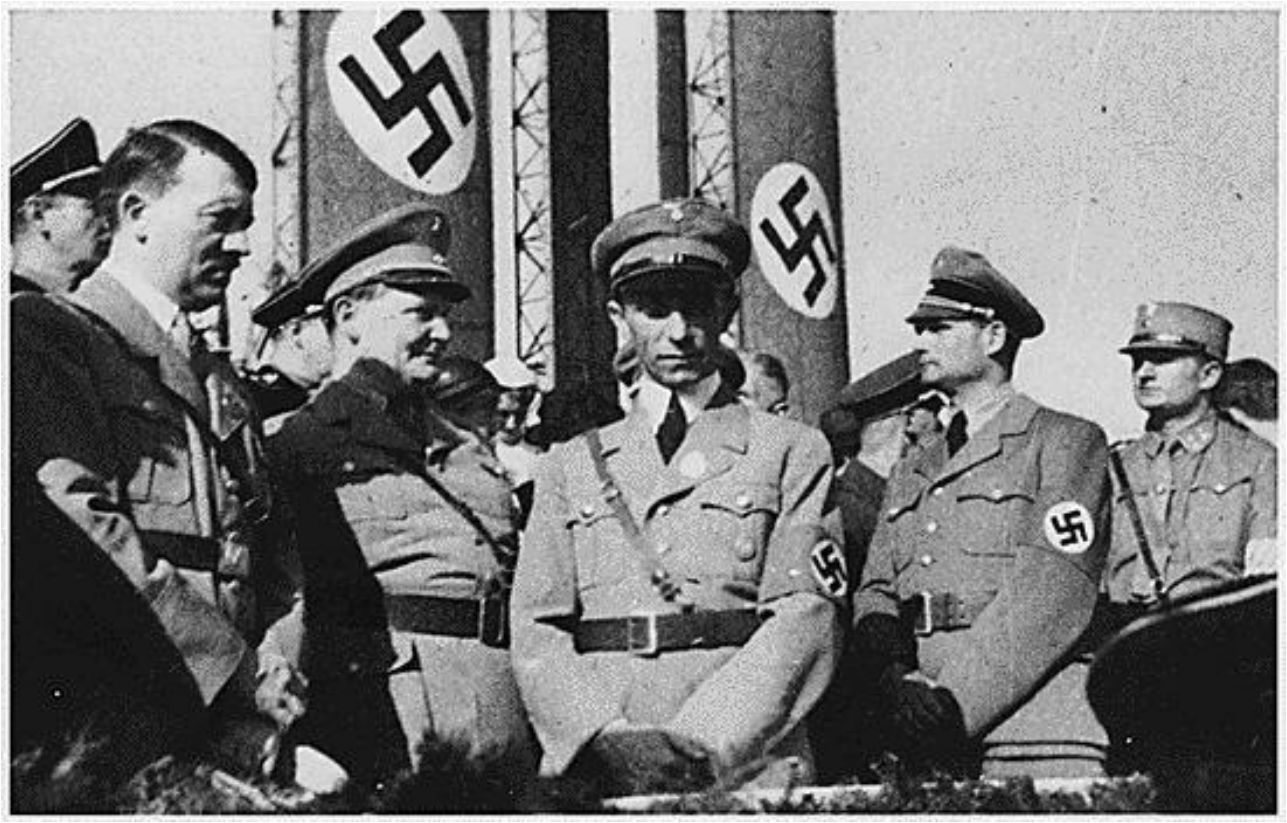


Un cannone da 9.2 pollici della Citadel Battery, Dover

Un'immagine della Lydden Spout Battery



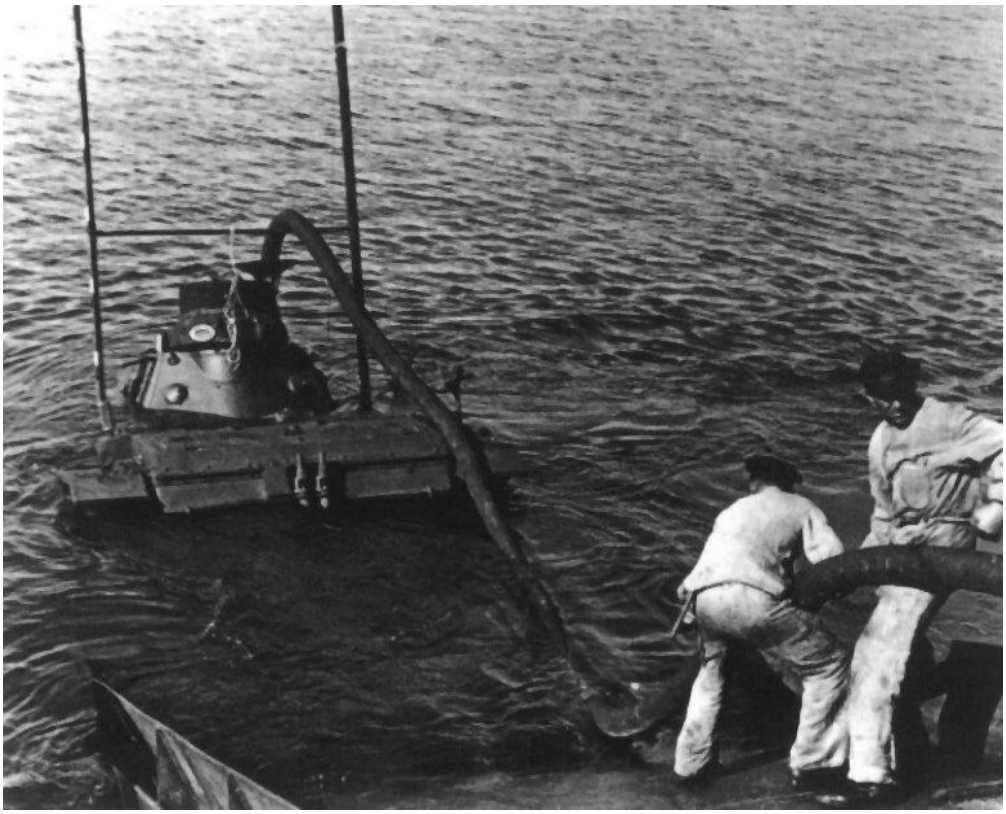
Sopra: una tipica stazione radar della Rete Nazionale: le antenne più alte sono le trasmittenti, quelle più basse sono le riceventi. Si intravedono in lontananza le baracche nelle quali gli equipaggi monitoravano gli spostamenti aerei della Luftwaffe. Sotto: un'unità di donne ausiliarie della RAF durante una parata.



I vertici del partito nazista: da sinistra a destra compaiono Hitler, Göring, Goebbels e Rudolf Hess, il numero tre del partito.

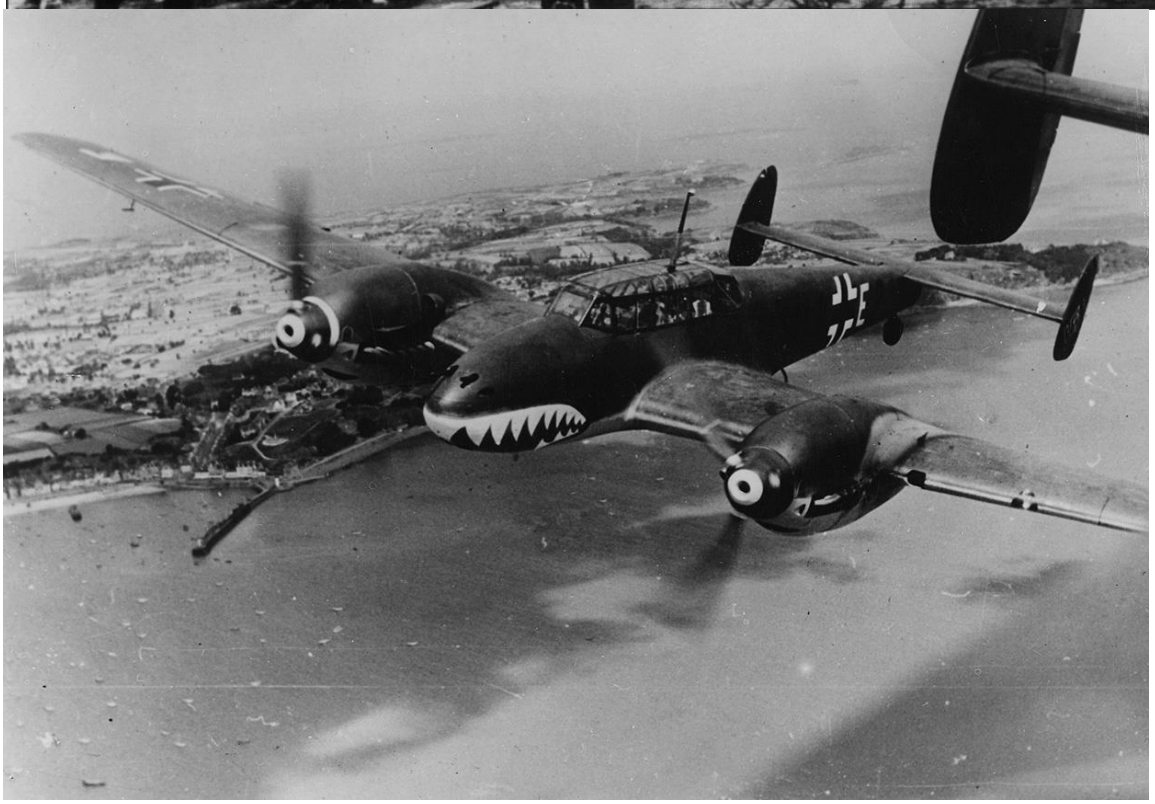
Da sinistra a destra: Walther von Brauchitsch, Franz Halder e Hitler, mentre discutono i piani dell'Operazione 'Leone Marino'.

Tre uomini che garantirono il successo della guerra a Occidente: sopra, il generale Erwin Rommel (a sinistra), con alcuni ufficiali inglesi prigionieri; in basso a sinistra, il generale Kurt Student, pioniere delle truppe aviotrasportate; in basso a destra: il generale di fanteria Ernst Busch.

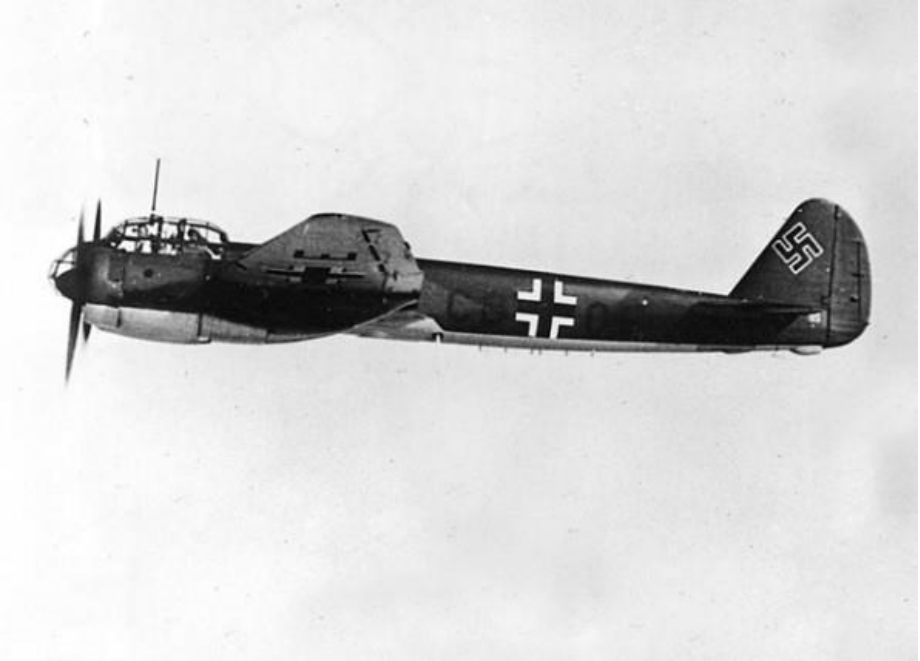


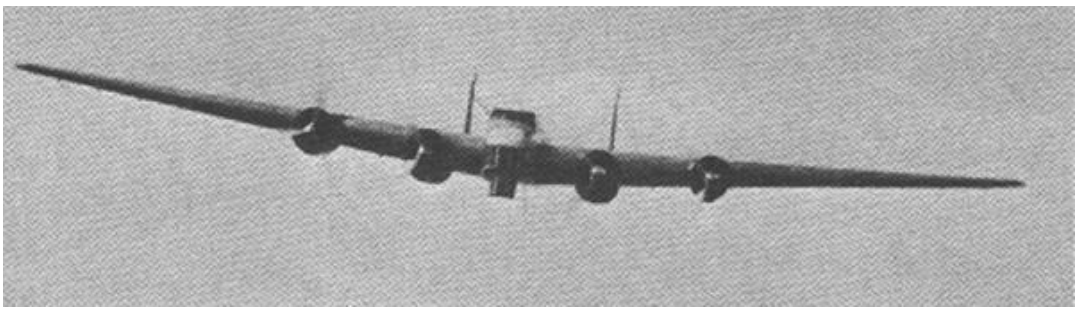
Sopra: la batteria 'Grosser Kurfürst' mentre bombarda un convoglio britannico nella Manica; sotto: un Panzer III si prepara per il test d'immersione.

Sopra, un Panzer 38 (t) di derivazione cecoslovacca e sotto un Mark II, tutti equipaggiati con l'attrezzatura per galleggiare sull'acqua. Al centro, un Mark II si sta liberando del dispositivo.



I caccia della Luftwaffe: sopra, un Bf-109 E-3 del I./JG 3 mentre viene sistemato per la manutenzione; sotto, un Bf-110 in volo sullo Stretto di Dover (si vede il molo orientale del porto sotto il motore destro). Notare la bocca di squalo dipinta sul muso della fusoliera.





I bombardieri della Luftwaffe: sopra, He-111 sorvolano le acque della Manica; al centro, un Ju-88 in una missione di ricognizione; sotto, un Do-19, il bombardiere strategico della Germania.

La 7ª divisione panzer in marcia. Notare l'eterogeneità dei veicoli: in primo piano si riconoscono tre Panzer 38 (t). Dietro seguono un Mark II (a sinistra) e un Panzer IV (il più grosso a destra).

Il temuto cannone a doppio ruolo da 88 millimetri. In questa foto, i serventi lo stanno mettendo in batteria, in vista del contrattacco britannico.

XI – L'INVASIONE DAL CIELO

L'imbarco e la partenza

Il giorno tanto atteso dai soldati, dai marinai e dai piloti tedeschi era finalmente arrivato. Senza comunicare ordini espliciti, la sera del 17 iniziarono a diffondersi delle voci su un'anticipazione improvvisata del giorno della partenza. Alle prime luci del 18, quei mormorii si rivelarono esatti quando gli ufficiali chiamarono a raccolta le loro unità e avvisarono che venerdì 19 avrebbe avuto luogo l'invasione.

Nei porti amministrati militarmente di Rotterdam, Anversa, Ostenda e Dunkerque, dove si stavano preparando la 1ª divisione da montagna e la 17ª divisione di fanteria, i soldati furono investiti da un'ondata di euforia mista a un senso di timore. Entrambe le divisioni avevano partecipato alle campagne di Polonia e Francia, erano state guidate da ottimi comandanti, si erano distinte in numerose occasioni e, durante il periodo di addestramento in vista degli sbarchi, i veterani avevano formato con le reclute arrivate dalla Germania un legame indissolubile basato sulla collaborazione reciproca per il raggiungimento dell'obiettivo. Tuttavia, tra gli 'anziani' e tra i 'giovani' vi erano quelli che provavano un senso d'impotenza e d'inesperienza di fronte a un'impresa di queste proporzioni. Sapevano che quell'operazione avrebbe avuto un'importanza cruciale nel porre fine alla guerra (o almeno era quello che sperava la fetta più grossa delle gerarchie militari) e, quindi, avrebbero dato il tutto per tutto per trasformare lo sbarco in un successo.

Man mano che i soldati salivano a bordo delle imbarcazioni, cercavano in tutti i modi di soffocare l'emozione e la paura ma solamente una parte dei veterani riuscì nell'intento. Tutti gli altri dovettero prendere dei tranquillanti e pastiglie contro il mal di mare. Benché il mare fosse liscio come l'olio, il trasferimento della Flotta di Trasporto A avvenne nel terrore più totale dei passeggeri e dei marinai di essere avvistati da qualche ricognitore nemico o, peggio ancora, da un sommergibile inglese in agguato. Invece, quando le prime navi da Rotterdam si mossero verso sud-ovest, costeggiando il litorale olandese, non incontrarono alcuna brutta sorpresa e si congiunsero con il convoglio proveniente da Anversa fino a Ostenda e Dunkerque.

A Calais, le procedure d'imbarco della 35ª divisione di fanteria, che iniziarono nel primo pomeriggio poiché la distanza da coprire per la Flotta di Trasporto B sarebbe stata molto più breve rispetto alla corrispondente A, si svolsero in un clima di estrema tensione tenuto sotto controllo grazie alla presenza del comandante in persona, il generale di fanteria Hans Reinhard. I soldati erano impazienti di mettere piede sul suolo britannico e distinguersi in qualche azione valorosa. L'unico problema era che quei "vivaci" non avevano mai preso parte a grossi combattimenti ed era stato un miracolo se erano riusciti a superare indenni l'addestramento per lo sbarco.

I problemi si ebbero a Boulogne, dove erano state radunate le *Prähme* che avrebbero dovuto trasportare i carri-sommergibili o quelli normali, e gli *Schwimmpanzer II* provvisti del loro equipaggiamento per galleggiare. Marinai e carristi si lasciarono trasportare dalle emozioni e involontariamente accelerarono i ritmi per issare i carri armati a bordo delle imbarcazioni. La fretta, però, fece tralasciare loro alcuni dei controlli necessari e il terzo Panzer III non fu agganciato a dovere al gancio della gru che lo avrebbe sollevato. Quando il veicolo si trovò sospeso a mezz'aria sul punto di essere adagiato sul ponte, accadde l'inevitabile: le 17 tonnellate erano troppo per le quattro funi che univano la corazza al gancio e si spezzarono, facendo precipitare il carro per quei pochi metri che separavano i cingoli dalla superficie. Atterrò con un tonfo che fece tremare la nave da cima a fondo. I marinai immediatamente sostituirono le gomene con le catene. Questo incidente locale, però, servì a placare le acque che tra gli equipaggi erano diventate troppo agitate: era inutile affannarsi per niente. Con calma, nel giro di tre ore, un'imponente flotta comprendente le *Prähme*, i goffi carri armati galleggianti, dragamine, posamine e altre navi minori era pronta a salpare in direzione dell'Inghilterra.

Quando finalmente le lancette degli orologi indicarono che l'ora della partenza era arrivata, il naviglio da sbarco iniziò a lasciare con ordine e precisione i porti nei quali si era radunata. Per la Flotta di Trasporto A la navigazione si svolse, come si è visto, secondo le previsioni mentre le imbarcazioni con a bordo gli uomini della 35ª divisione di fanteria incontrarono molte più difficoltà a

causa dell'oscurità e della fievole luce lunare. I guai grossi giunsero quando la flotta anfibia dovette radunarsi tra Calais e Audresselles con le navi da guerra. Siccome gli ordini erano di rispettare un rigido silenzio radio, le comunicazioni si svolsero esclusivamente con segnali luminosi ma, verso mezzanotte, con il mare leggermente agitato, i soldati in preda al panico e i marinai impegnati a governare le barche per evitare che si capovolgessero, nulla andò per il verso giusto.

Due dragamine, che avevano terminato di aprire varchi attraverso ciò che rimaneva dei campi minati inglesi, si stavano ricongiungendo alle altre navi quando una di esse speronò l'altro a causa di un errore nel calcolo della rotta e della mancanza di un'adeguata comunicazione. Un posamine, che aveva appena scaricato il suo carico nella Baia di Rye, fu scambiato dal cacciatorpediniere *Z11 Bernd von Arnim* per una motovedetta e, chiamate a raccolta due S-boot, colpì la nave. Per fortuna il comandante inviò le siluranti a controllare i superstiti e si accorse del tremendo errore compiuto. La confusione, però, continuava a opprimere i marinai: le navi che dovevano incontrarsi in specifiche località si trovavano da tutt'altre parti, le dragamine continuavano senza sosta a ripulire le presunte aree pericolose e i quattro cacciatorpediniere continuavano a percorrere in lungo e in largo il perimetro di quell'enorme assembramento di vascelli in balia delle onde. Fortunatamente, nel corso della notte, il mare placò la sua ira, le navi di supporto riuscirono a portarsi in posizione e l'avanguardia via mare della Wehrmacht si mosse attraverso lo Stretto, pronta a fare la sua apparizione al largo delle coste inglesi.

Per i paracadutisti, per la fanteria aviotrasportata e per i due battaglioni dei Brandeburghesi tutta quell'agitazione che aveva scombussolato i soldati non ci fu. Quelli erano uomini altamente addestrati, che avevano accumulato una buona quantità di esperienza ma che non sottovalutavano i rischi che un'impresa del genere avrebbe potuto comportare. Per loro essere paracadutati dietro le linee nemiche sarebbe stato come ripetere l'invasione dell'Olanda, anche se in questo caso non avrebbero dovuto conquistare ponti ma aeroporti e alture strategiche, aspettare l'arrivo dei rinforzi e avanzare nell'entroterra. L'unica cosa che preoccupava maggiormente i rimpiazzi dei paracadutisti caduti durante l'invasione dell'Olanda erano i lanci in quanto sarebbero avvenuti nelle ore notturne e al chiaro di luna, se le nuvole l'avessero permesso. In realtà, erano apprensioni inutili perché gli aerei sarebbero stati guidati sul punto di lancio grazie allo *Knickebein* di alcuni bombardieri e un reggimento sarebbe atterrato addirittura in territorio sotto il controllo tedesco. Che cosa dunque sarebbe potuto andare storto? Grazie all'idea di Putzier di utilizzare dei manichini di legno agganciati a un paracadute di stoffa su varie zone del Kent, gli inglesi sarebbero caduti in preda alla confusione e, una volta che i veri paracadutisti avessero toccato terra, nulla avrebbe potuto più separarli dal raggiungere il loro obiettivo; questa opinione era, tra l'altro, condivisa dal 22º battaglione del genio e dai soldati del reggimento Großdeutschland che avrebbero preso parte alle operazioni notturne.[1] Così, dopo che gli uomini furono saliti a bordo dei loro apparecchi, la gigantesca formazione della Luftwaffe con a bordo le due divisioni aviotrasportate si trasferì dalla Germania nel Belgio occupato mentre sulla pista di Lilla rombavano i pesanti quadrimotori ai quali erano stati agganciati gli alianti ricolmi di soldati ed equipaggiamenti.

All'ora prestabilita i Ju-52 con a bordo la 7ª divisione aerea, che aveva fatto lo scalo esclusivamente per rifornirsi di carburante, lasciarono i disseminati campi d'aviazione, fecero rotta per Saint-Omer, si congiunsero con i bombardieri notturni che avrebbero fatto da apripista e, in tre gruppi con a bordo i tre reggimenti, si mossero in direzione dell'Inghilterra. Se durante quelle rischiose operazioni non accadde alcun incidente, fu tutto merito del duro addestramento al volo notturno che i piloti dei trimotori avevano dovuto sopportare.

Anche i Brandeburghesi, l'avanguardia vera e propria della forza d'invasione, avevano intrapreso un addestramento non tanto basato su manovre militari quanto sull'apprendimento delle abitudini e dello stile di vita degli inglesi. Adottando le buone maniere, i comandanti avevano istituito delle vere e proprie lezioni, tenute da ufficiali prigionieri, sull'utilizzo e sul montaggio delle principali armi in dotazione all'Esercito britannico, come il fucile Lee-Enfield o la mitragliatrice Bren. Per i due battaglioni dei Brandeburghesi, a differenza delle altre truppe, venne promulgata una rigida disciplina direttamente da von Hippel e Rudloff che proibì l'uso della lingua tedesca e costrinse i soldati a comportarsi come se fossero dei veri inglesi. Non fu un compito facile in un periodo così ri-

stretto di tempo e solamente gli uomini del III battaglione riuscirono a superare le prove di trasformazione. Per quanto riguardava l'arrivo in Inghilterra, i piloti dei Fi-256 dovettero impratichirsi dapprima con i nuovi velivoli in grado di atterrare e decollare su spazi estremamente ristretti e, in seguito, si allenarono con i voli notturni. Tuttavia un grosso problema emerse durante le fasi di atterraggio: se il terreno non fosse stato completamente pianeggiante, le asperità del suolo avrebbero potuto provocare gravi incidenti agli aerei poiché il carrello non possedeva molle di ammortizzazione. Furono lanciati voli di ricognizione tra West Hougham e South Alkham e tra Swingate e le scogliere per individuare la morfologia del territorio. Nella zona di atterraggio del III battaglione e vicino alla Langdon Battery non furono trovati grossi impedimenti ma von Brauchitsch preferì non rischiare e ordinò che il reggimento Großdeutschland fosse trasportato a bordo degli alianti, lasciando i Fi-256 ai Brandeburghesi.

La sera del 18 quattro colonne di 25 'Fantasmi' cadauna prese il volo dall'aeroporto sperduto di Ursel e in meno di un'ora atterrò a Calais. A bordo, i soldati tedeschi equipaggiati con armi inglesi e con addosso uniformi rubate mostravano una tranquillità mai vista prima. Se per la conquista dei primi ponti dell'Olanda, i Brandeburghesi si erano dovuti infiltrare all'alba in territorio ostile, senza saper parlare l'olandese né travestiti da soldati nemici con il rischio, quindi, di venire smascherati, per la missione in terra britannica, supportati da quella valida copertura, erano pienamente confidenti che ci sarebbe stato l'effetto sorpresa.

Mentre il III battaglione si esercitava a scendere nel minor tempo possibile dai Fi-256, gli uomini al comando di von Hippel attraversavano l'inferno. Addestrarsi con le *Pioniersturmboot 39* risultò più complicato del previsto e per questo i genieri decisero di impiegare alcuni esemplari di quelle imbarcazioni anfibie per trasportare l'equipaggiamento dei Brandeburghesi mentre le *Pionierlandungsboot 39* avrebbero permesso agli uomini di oltrepassare il Canale. Il grande numero di natanti anfibi fu raggruppato a Boulogne e lasciò il porto nel pomeriggio, quando ancora le operazioni d'imbarco dei carri armati procedevano, e si diresse a Wissant. Nel piccolo paesino di pescatori le barche furono occultate e gli uomini del I battaglione poterono godersi gli ultimi momenti di libertà per sciogliersi i nervi. Il caporalmaggiore Arnold Schweitt riportò i momenti precedenti alla partenza: "Erano le ore 00.02 quando vidi attraverso la piccola finestrella dell'attico il segnale luminoso *NOW*, trasmesso in codice morse. Proveniva dalla tenda del comandante e presumibilmente lo aveva trasmesso lui stesso con la torcia elettrica. Raccolsi lo zaino, misi in spalla la mitragliatrice Bren, scesi silenziosamente le scale e mi avviai verso il punto d'incontro. Mi sarebbe dispiaciuto interrompere il sonno di quell'anziana coppia di pensionati che si erano dimostrati molto ospitali e gentili nei miei confronti ma che, soprattutto, guardavano gli inglesi di cattivo occhio dopo quello che avevano fatto alla loro flotta in Nord Africa. Nel giardinetto posteriore di quella casetta si erano accampati il soldato Franz e il caporale Fritz Kernställ assieme al caporale Klaus Bertsch. Russavano così forte che già dal corridoio della casa fu possibile udire il concerto simile a una parata di carri armati. Mi avvicinai e con voce sicura dissi: "*Wake up, boys. Wake up! We have to meet up at Dresden twentyfive within ten minutes*". Nessuno fece una piega e fui costretto a dare una spintarella col piede alla schiena di Bertsch. Quello si voltò con molta fatica verso di me e domandò: "*What's up, Corporal? It's already time to leave?*". "*Yes, it is. You have to be at meeting point within ten minutes. Hurry up, time is running out*". Diedi una mano ai fratelli Kernställ a raccogliere la loro roba e tutti insieme imboccammo la Rue Arlette David, la strada in discesa che terminava proprio sulla spiaggia. La luce della luna, quando questa non giocava a nascondino dietro alle nuvole, si rifletteva tutta spezzettata sulla sconfinata distesa d'acqua e illuminava parzialmente la strada, i muri delle case, i tetti, i dintorni. Un silenzio tormentante invadeva la via, le abitazioni dove i civili francesi dormivano beatamente e il boschetto nel quale gli artiglieri delle batterie campali si riposavano alla faccia nostra! Man mano che mi avvicinavo alla spiaggia, la quiete iniziò a essere interrotta dall'infrangersi delle onde marine sulla battigia e, quando sentii che sotto i miei piedi era iniziato il litorale sabbioso, iniziai a distinguere le sagome di altri soldati che si stagliavano come ombre scure all'orizzonte. Tutti stavano facendo qualcosa: molti fumavano girati verso l'entroterra, altri si divertivano a pulire gli otturatori dei fucili e altri ancora stavano aiutando i genieri a rimuovere le reti. Sì, perché per occultare alla vista degli inglesi i natanti, gli uomini del genio li avevano co-

perti con delle reti da pesca prese in prestito da una famiglia di pescatori e le avevano ricoperte di fogliame, rametti e piccoli arbusti. Un lavoro davvero superbo. Le barche erano tutte messe una a fianco all'altra, allineate con una precisione millimetrica. Gli uomini della 1ª e della 2ª compagnia si avviarono a gruppetti e caricarono le casse con gli esplosivi, le radio, i razzi di segnalazione, i viveri e il resto dell'equipaggiamento pesante. In meno di cinque minuti, quelle che i genieri chiamavano le *Pioniersturmboot 39* straripavano di attrezzature che ci sarebbero state utili una volta sbarcati. Alle ore 00.12, gli occhi di tutti erano fossilizzati sui quadranti degli orologi da polso, i miei compresi. Avevo una strana sensazione, come se qualcosa stesse per andare storto. Dovetti fare quattro passi su e giù per la spiaggia per rilassarmi e sciogliere la tensione. Dresda 25, il nome in codice del punto di raccolta, assomigliava ad un formicaio dentro al quale qualcuno avesse gettato del veleno. Anche i più duri sembravano irrequieti. Le lancette si spostarono quasi impercettibili sulle ore 00.14 quando, dall'immensa massa d'acqua all'orizzonte, comparvero tre luci di segnalazione. "*Ehi! Did you see? What was that? Tommies have spotted us?*" chiese qualcuno. "*No* – rispose qualcun altro – *that signal came from our ships. It is signal to go*". Il maggiore von Hippel allora chiamò una sentinella che vigilava sulle scorte di munizioni delle artiglierie mimetizzate e le comunicò di avvertire i grossi calibri che saremmo partiti entro un minuto. Fummo smistati nelle quattro compagnie e a ciascuna di esse fu assegnata una *Pionierlandungsboot 39*. Caricammo a bordo zaini, armi e munizioni, ci spiegammo ai lati e sul retro della barca e iniziammo a spingere. Lentamente, il barcone si mosse emettendo il suono del legno che striscia sulla sabbia asciutta e, dopo qualche imprecazione in inglese, finalmente raggiunse il mare. Saltammo tutti a bordo quando il geniere in coda fece partire il motore e prese il controllo del timone. "Buona fortuna per quando sarete sbarcati!" ci disse. E qualcuno dietro di me gli rispose: "*Thanks!*". Tutti ridacchiarono. Ormai era fatta, eravamo partiti in direzione dell'Inghilterra. Appoggiandomi al parapetto, potevo avvertire la brezza marina che mi bagnava il volto. Avevo proprio bisogno di una bella rinfrescata per tenermi sveglio. Poco più avanti vi erano sei S-boot e quattro dragamine che ci stavano aspettando. Con gli spazzamine che facevano da apripista e le siluranti che ci proteggevano i fianchi, ci inoltrammo sempre di più nel cupo Stretto di Dover. Il morale era alto, noi eravamo pronti e non ci sarebbe stato più alcun ostacolo tra la nostra imbarcazione e la spiaggia ad ovest di Hythe. Secondo i calcoli, avremmo avuto un'ora e ventiquattro minuti di navigazione prima di mettere piede sull'altra sponda del Canale. Un'ora e ventiquattro minuti di tempo che sarebbero stati un'eternità, soprattutto se, come nel mio caso, si era ossessionati dalla terrificante ipotesi di essere avvistati e attaccati da qualche unità della Royal Navy. Se c'era un luogo dove non sarei voluto morire, quello era proprio la Manica."

I Brandeburghesi al lavoro – le Torri Martello ad Hythe

La variegata flottiglia con a bordo il I battaglione, dopo essersi incontrata con il naviglio di scorta, intraprese la navigazione verso l'obiettivo. Sebbene le navi da trasporto non fossero poi così tante, i loro motori emettevano un fastidioso rumore che sicuramente avrebbe attirato l'attenzione di qualche sentinella vigile sulla costa. Ammesso che ce ne fosse stata qualcuna nelle vicinanze della zona di sbarco. La costa inglese non era più molto lontana quando all'improvviso rimbombarono i tuoni delle artiglierie tedesche di grosso calibro. Una grandine di proiettili ad alto esplosivo iniziò a fischiare sopra e a fianco delle teste degli incursori anfibi e cadde sul litorale, compresi Hythe e Folkestone. Con le fragorose esplosioni, gli artiglieri tedeschi sperarono (riuscendoci, infine) di coprire almeno l'avanzata dei Brandeburghesi alla costa: gli LDV sopportavano con nervi saldi il frastuono dei bombardieri notturni ma il putiferio innescato dai cannoni del Passo di Calais fu un'amara sorpresa che spinse molti a trovare un riparo, temendo che l'inferno di fuoco si sarebbe spostato altrove.

I miliziani del presidio di Shorncliffe si trincerarono a Hythe e Folkestone cercando in tutti i modi di stabilire e mantenere un collegamento telefonico tra le due città. La pioggia della morte continuava a veniwre giù senza accennare a smettere: le quattro *Pionierlandungsboot 39* e le due *Pioniersturmboot 39* si erano avvicinate a venticinque metri dalla riva quando i genieri spensero i motori e sollevarono l'albero alla cui estremità era fissata l'elica, per evitare di intrappolare le barche

in qualche ostacolo nascosto. I soldati d'élite s'improvvisarono rematori e, sufficientemente vicini alla spiaggia, scesero piuttosto disordinatamente dai barconi, scaricarono in fretta e furia l'equipaggiamento e aiutarono a spingere le barche al largo. Quando i Brandeburghesi cercarono dei punti di riferimento, si resero conto che erano sbarcati più a ovest del previsto poiché dinanzi a loro si ergeva come un'imponente mostro la Torre Martello nº 19, debolmente illuminata sul fianco est dalla luce lunare e dai bagliori delle bordate, mentre in realtà non avrebbero dovuto incontrare proprio niente.

I comandanti delle compagnie estrassero le mappe e le consultarono sotto le giacche delle divise. Secondo il piano originale, i soldati sarebbero dovuti sbarcare all'incirca a metà strada tra le fortificazioni vicine ad Hythe e quella nei pressi del tratto costiero antistante Palmarsh ma, quando si resero conto dello sbaglio, era già troppo tardi. C'era dell'altro, qualcosa che von Hippel considerò con ritardo poiché nelle ricognizioni a bassa quota del giorno D-2 non era apparso: una lunga distesa di concertina separava la spiaggia dal terreno retrostante e avvolgeva completamente l'opera difensiva. E la presenza del filo spinato faceva presagire la presenza delle mine anticarro o antiuomo. Fortunatamente il plotone del genio aveva pensato anche a questa eventualità e, di conseguenza, non partì impreparato. Gli uomini sbarcati furono raggruppati per compagnie e furono lasciati con i piedi a mollo mentre i genieri sondavano il terreno con i cercamine e gli artieri aprivano varchi nella barriera spinosa. La faccenda ritardò di qualche minuto la tabella di marcia. Von Hippel calcolò che in mezz'ora, a piedi e di corsa, i suoi uomini non sarebbero riusciti in tempo a neutralizzare le due torri e a raggrupparsi per spingersi verso l'interno. Decise che quelle sarebbero state affidate alla Kriegsmarine.

Un'altra amara sorpresa colse i Brandeburghesi travestiti. Fu sufficiente osservare di nascosto la Torre Martello per rendersi conto che le previsioni dei servizi segreti sullo spessore delle pareti di quei bastioni fossero inesatte e tra molti esperti di demolizione sorse il dubbio che non sarebbe stato sufficiente circondare di esplosivi le mura e farle saltare in aria. Per fare un lavoro efficace, si sarebbe dovuto minare la struttura dall'interno. Ma come entrare in quella fortificazione senza destare sospetti? Soprattutto, come raggiungere la porta? Usare le buone maniere o la forza bruta?

"Egli preferì – secondo Schweitt – giocare d'astuzia, riponendo fiducia nella buona sorte. Selezionò due uomini, i due che avevano una conoscenza migliore della cultura anglosassone, si tolse l'uniforme inglese lasciando in mostra quella della Wehrmacht. E tutti e tre seppero recitare molto bene la loro parte. "Ehi, ma che... un *Jerry*! Fermati... dove scappi... ti ho preso maledetto infiltrato". La loro messinscena destò l'attenzione delle sentinelle nella torre. Una andò ad aprire la porta scricchiolante, srotolò la scala di corda e scese rapidamente a terra. Una seconda lo seguì. Avevano abboccato? Pareva di sì. Mentre i quattro discutevano probabilmente su quale destino riservare al prigioniero, due della 3ª compagnia assaltarono alle spalle i nemici, li tramortirono, li immobilizzarono e li imbavagliarono. Il plotone del genio entrò in azione: qualcuno lanciò due granate fumogene dentro la torre e dopo qualche secondo sentimmo gli inglesi terrorizzati urlare: "Gas! Gas! Uscite tutti fuori!". Vi erano altre quattro guardie nella torre. Tutte e quattro ignorarono la scala, saltarono giù dall'apertura con le mani attorno al naso e alla bocca e caddero sopra il terreno pietroso. Coloro che si erano mimetizzati tra la rada vegetazione non persero tempo a intontire i quattro inglesi, tranne uno. Von Hippel aveva espressamente ordinato di mantenerne uno in stato di coscienza per interrogarlo. Usando metodi da persona civilizzata, von Hippel ottenne, tramite un interprete della 1ª compagnia, vitali informazioni che sarebbero state utilissime per garantire la sicurezza delle truppe da sbarco in quel settore: nelle Torri Martello n°14 e 15 avevano trovato riparo due mitragliatrici Vickers e otto tiratori poco addestrati, la combinazione ideale per macellare sulla spiaggia la prima ondata."

Erano le ore 01.56 e, tenendo conto che il I battaglione aveva toccato terra alle 01.40, precisamente mezz'ora prima l'arrivo dei paracadutisti, von Hippel calcolò che, ripetendo l'azione, forse sarebbe riuscito a neutralizzare almeno la Torre n°15. Ma, consultandosi con i comandanti delle quattro compagnie, si rese conto che il suo piano sarebbe stato impossibile: il plotone del genio, dopo aver accuratamente scaricato due mitragliatrici Vickers e qualche fucile da caccia inglese, aveva

tappezzato i punti più importanti della Torre Martello n°19 di dinamite che, alle ore 01.59, fece detonare.

Benché il fragore dell'esplosione fosse parzialmente coperto dal frastuono dei grossi calibri, la sfera di fuoco che divampò dalla fortificazione e che illuminò brevemente l'area circostante non sarebbe difficilmente passata inosservata. E un minuto dopo, la copertura sonora cessò. Sarebbe valsa la pena percorrere quei 1.580 metri che separavano i Brandeburghesi dal loro prossimo obiettivo? Con tutto il battaglione, no. Allora ventidue volontari si offrirono per una missione quasi suicida: equipaggiati con armi leggere, due dispositivi radio e razzi di segnalazione colorati, si fecero avanti per raggiungere le due postazioni ancora intatte e segnalarne la presenza alla Kriegsmarine. Von Hippel acconsentì. Il commando iniziò a camminare di buona lena verso gli obiettivi. Per evitare di destare sospetti, i soldati si disposero in due file sulla strada costiera (un percorso nettamente più silenzioso rispetto alla spiaggia sassosa) e usarono come riferimento il riflesso frastagliato della luce lunare sul mare. Nel frattempo, il comandante del battaglione decise di procedere con la seconda parte dell'operazione: restare su quella spiaggia, in attesa della pattuglia che sarebbe arrivata per andare a vedere quanto accaduto alla Torre n° 19, sarebbe diventato troppo rischioso. Così, uno dopo l'altro, gli effettivi delle quattro compagnie abbandonarono la costa e si mossero a gruppi verso l'entroterra, attraverso i poligoni di tiro di Hythe.

Non incontrarono alcuna resistenza quando attraversarono i sobborghi tra Pennypot e Palmarsh. Riuscirono persino a valicare il Royal Military Canal su un ponte che non era nemmeno stato minato. Tra le viuzze buie non vi era un'anima viva, non si sentiva alcun rumore, se non qualche parola in inglese dei Brandeburghesi. Quelli si riposarono un minuto per riprendere fiato e poi salirono, imboccando un impervio sentiero, la scarpata Roughs, finché non raggiunsero la cima della collina. Proprio mentre le ultime squadre si arrampicavano, sulle teste dei Brandeburghesi rombarono gli aerei tedeschi. Istintivamente, tutti guardarono gli orologi. Segnavano le 02.10.

L'invasione dal cielo era cominciata ed era in perfetto orario.

L'esplosione che dilaniò dall'interno la Torre Martello non fu, come ritenne giustamente von Hippel, ignorata agli inglesi. Gli LDV e le reclute del presidio di Shorncliffe che in quel momento si trovavano a Palmarsh o nei dintorni come prima cosa pensarono che si trattasse di un colpo sparato da qualche calibro oltre il Canale e cercarono tutti un riparo e lì ci restarono per un lasso di tempo sufficiente per permettere ai Brandeburghesi di allontanarsi dalla zona del botto. Quando i più anziani si resero conto che la causa di quell'esplosione non poteva essere una granata d'artiglieria, sospettarono la presenza di una qualche azione da parte dei commando tedeschi. Una trentina di uomini armati raggiunse di corsa il luogo dell'incidente e poté constatare che effettivamente il fortino era stato distrutto dall'interno. Ma mentre formulavano le ipotesi su chi e con cosa avesse potuto demolire una tale struttura, il rombo degli aerei tedeschi in avvicinamento fu sufficiente ad annunciare il preludio della situazione nella quale si sarebbero presto trovati.

I Brandeburghesi al lavoro – l'atterraggio dietro le linee nemiche

"L'improvviso bombardamento a ovest di Folkestone – annotò Martin Higgins – fu una grossa scossa per me. Non fu tanto l'ora in cui si svolse bensì fu l'intensità che mi preoccupò. Era la prima volta che i tedeschi azionavano tutte le bocche da fuoco in grado di raggiungere il nostro territorio e, a ogni colpo sparato, i tuoni dei cannoni sembravano sempre più forti, sempre più vicini. Era sicuramente un effetto della stanchezza, visto che erano ormai quattro notti che le passavo a bere caffè e a scrutare ogni movimento nemico oltre la Manica. A parte le navi da guerra che erano transitate il giorno precedente, adesso non si vedeva niente. Non c'era nessun incrociatore o cacciatorpediniere e i tedeschi non avrebbero potuto far avanzare le loro batterie costiere. Sì, era evidentemente una conseguenza della carenza di sonno. Tuttavia, proprio i continui boati, i sibili e le esplosioni delle granate sulla sabbia o sul pelo dell'acqua avevano distolto la mia attenzione ed io, senza rendermene conto, avevo continuato a guardare quel macabro spettacolo, conscio che a ogni esplosione almeno due persone tra civili e militari venivano mandate al Creatore. Quando tutto finì, ritornai a scrutare l'orizzonte mentre in lontananza iniziai a udire il ronzio dei bombardieri. Eccoli, anche stanotte vengono a farci le feste. Anche se non si vedevano, i dispensatori della morte mimetizzati con

il buio si avvicinavano sempre di più. Ma… c'era qualcosa che non quadrava. Adesso vi era anche un altro rumore che non avevo mai sentito prima in vita mia. Come dei grossi calabroni accompagnati da uno sciame di vespe. Che diamine stava succedendo? I tedeschi stavano sperimentando qualche nuovo aereo? O le notti insonni si stavano ripercuotendo anche sul mio udito? No. Niente di tutto ciò. Avrei voluto che quello fosse stato soltanto un brutto incubo ma mi resi conto che era la triste realtà. Perfino Mark, il mio collaboratore, rimase senza parole di fronte a quella sterminata caterva di aerei. Man mano che i secondi passavano, mi convincevo sempre di più che quella notte non sarebbe stata una notte come tante altre. Man mano che la Luftwaffe si avvicinava, mi rendevo sempre più conto che qualcosa di grosso stava per accadere. Anche gli operatori dello specchio acustico non molto distante dalla postazione di osservazione ci segnalarono la presenza di alcune anomalie. Troppe perché quel grande numero di aerei potesse compiere un semplice raid notturno."

I 100 Fieseler Fi-256 calzavano a pennello il soprannome di 'Fantasmi' poiché, per quell'occasione, gli aerei erano stati ricoperti di uno strato di vernice scura che non avrebbe riflesso la luce lunare. Guidati da tre He-111, che a loro volta seguivano la rotta impostata con lo *Knickebein*, i Do-17 volavano a quote differenti ma tutti davanti e ai lati del nugolo frusciante dei Fantasmi. Quando il trio dei battistrada segnalò il via libera per l'atterraggio, i bombardieri tedeschi rilasciarono le loro bombe senza preoccuparsi di mirare gli obiettivi e i monoplani da trasporto iniziarono la loro discesa, come raccontò il maresciallo Otto Neumann.

"Sembravamo un gigantesco stormo di corvi neri che, emettendo versi gracchianti, planano sul campo appena seminato. Per fortuna, la nostra pista di atterraggio era rappresentata da un grande campo di grano che, alle fotografie della ricognizione e agli occhi dei piloti che avevano sorvolato più volte quella zona, era stato subito identificato grazie al color giallo-malto. I bombardieri Heinkel accesero le luci di posizione ed io iniziai a perdere quota. Giacché avevo a bordo il comandante della 10ª compagnia, tutti gli altri aerei con le truppe sotto il suo comando imitarono la mia manovra. Mentre inclinavo progressivamente il muso in avanti e cercavo di restare in assetto, tolsi gradatamente potenza al motore fino a portare i suoi giri al minuto al minimo. Quando il campo illuminato fu visibile, tirai un sospiro di sollievo pur sapendo che la parte più brutta non era ancora arrivata. Tirai delicatamente la leva di comando verso di me e diedi una rapida occhiata alla lancetta dell'altimetro che ruotava in senso antiorario piuttosto velocemente. Ecco l'impatto. Sentii le ruote del carrello che urtarono contro il terreno e le spighe che frustavano il ventre della parte anteriore della fusoliera. Adesso dovevo solamente sperare che il contadino non avesse dimenticato il trattore sulla mia traiettoria… cosa che fortunatamente non accadde. Non c'era nessun ostacolo sul campo e, per frenare senza ribaltarmi, aprii al massimo i flap e lasciai che l'attrito con l'aria facesse il suo lavoro. Dopo venti secondi con il cuore in gola, l'aereo si fermò. I passeggeri mi ringraziarono e si complimentarono per l'atterraggio, scesero più scattanti di un felino e chiusero lo sportello di vetro. Mi guardai attorno e constatai che anche gli altri piloti erano riusciti ad atterrare senza troppi intoppi e si erano fermati, chi più avanti e chi più indietro di me, e dai loro apparecchi si riversavano in continuazione i soldati."

I Fantasmi che trasportavano la 9ª e la 10ª compagnia, nonché quello con a bordo il comandante del battaglione, toccarono terra nell'immenso campo di grano e da lì ripartirono senza ombra di incidenti.

L'11ª compagnia invece sbarcò sui pendii ad ovest di West Hougham perché i piloti avevano anticipato l'arrivo, non volendo schiantarsi contro gli altri che sarebbero atterrati nel campo di grano. Gli aerei ronzarono come giganti zanzare nei prati erbosi e lasciarono che i soldati scendessero. Gli aviatori, però, si resero conto che sarebbe stato impossibile decollare da un terreno pendente come quello e così i Brandeburghesi, prima di raggrupparsi con il resto del battaglione, dovettero aiutare i Fi-256, spingendoli con molta fatica, a portarsi sulla Satmar Lane, l'unica via percorribile e piuttosto rettilinea ma che permise agli aerei di decollare. Il capostorno che guidava la formazione con a bordo la 12ª compagnia iniziò, al contrario, le procedure di atterraggio qualche frazione di secondo più tardi rispetto agli altri ma, quando se ne accorse, ormai gli aerei erano troppo bassi per riprendere quota. Diciannove di quelli giunsero nell'ampio spazio ricoperto da un manto erboso tra la fattoria Capel e la fattoria Capel Church, anche se due di essi andarono a incagliarsi nel filo spinato che

delimitava il campo con la strada sterrata e dovettero intervenire le tenaglie per rimuovere il groviglio che avvolgeva le gambe del carrello. I restanti sei, gli ultimi, mancarono completamente la zona d'atterraggio planando proprio su un tratto rettilineo della A20, fermandosi e ripartendo sempre da lì.

Dopo che tutti i Fantasmi erano ripartiti e i Dornier erano scomparsi nell'oscurità, il conto alla rovescia iniziò anche per il III battaglione. Rudloff e i soldati che erano atterrati nelle sue vicinanze si diressero immediatamente verso la St. Mary Church e la fattoria adiacente. Con l'uso appropriato della lingua, della gentilezza e delle buone maniere, riuscirono a ingannare i proprietari del podere facendo credere loro di essere dei soldati inglesi in carne ed ossa. All'inizio, gli agricoltori guardarono ai nuovi arrivati con un'aria di dubbi ma alla fine si fidarono e accettarono le loro richieste, non sospettando più che dietro a quelle persone sincere si potessero nascondere gli invasori. Ma anche se l'avessero scoperto, che cosa avrebbero potuto fare? I tedeschi avevano isolato la fattoria dalle comunicazioni e se i proprietari avessero tentato di reagire, i germanici camuffati non avrebbero mostrato pietà nei loro confronti. La chiesa divenne il quartier generale di Rudloff e, senza destare il minimo sospetto dei civili, da lì concesse cinque minuti ai suoi uomini per effettuare una rapida ricognizione del territorio circostante e per entrare in contatto con la 12ª compagnia, che ancora non si era fatta vedere. I Brandeburghesi con indosso le uniformi inglesi si sparsero a raggiera e raggiunsero a nord-ovest la fattoria Tumble Tye, a sud-ovest la fattoria Capel e a sud-est i sobborghi di West Hougham, senza però addentrarsi troppo nella città. Tramite staffette, Rudloff venne informato che l'area predisposta per l'atterraggio dei paracadutisti era completamente libera dal nemico, che i dispersi della 12ª erano stati trovati e che i soldati dell'11ª avevano ispezionato la zona fino alle ultime case del sobborgo meridionale di West Hougham, dove il terreno cominciava a pendere. Venne anche a cognizione che gli inglesi avevano rimosso tutta la segnaletica stradale ma questo non avrebbe rappresentato un problema grosso poiché lui e i comandanti delle compagnie avevano studiato a memoria le mappe prima di partire. Gli esperti nel settore montarono i tre radiofari nei punti indicati da Rudloff mentre nel cimitero della chiesa fu acceso un piccolo falò che avrebbe indicato ai paracadutisti dove atterrare. Mentre le ore 02.10 stavano per arrivare, il III battaglione aveva delimitato un perimetro difensivo e si era portato in posizione, pronto ad usare l'inglese o le pallottole per allontanare qualsiasi visitatore troppo curioso.

L'arrivo dei paracadutisti – Assalto a Lympne

Dopo il bombardamento sulla spiaggia e il volo radente dei Fantasmi sopra le teste degli osservatori attanagliati alle loro postazioni, un ininterrotto rumorio di sottofondo si diffuse nello Stretto, tra Dover e Dymchurch, che continuò a crescere di volume fino alle 02.10, quando divenne un assordante frastuono di centinaia di motori aeronautici. Era diventato qualcosa d'insopportabile che spinse gli inglesi a vedere che cosa stesse realmente accadendo.

I riflettori sistemati a Hythe, Folkestone e Dover iniziarono a brillare e a scaraventare nel cielo i loro fasci di luce. Tutti quelli che si trovavano in strada perché svegliati e spaventati dai tuoni dei cannoni o incuriositi da quell'insolito atto, quelli che aiutavano a soccorrere i feriti e si erano improvvisati barellieri, i militari e gli LDV che pattugliavano le strade o che sorvegliavano gli incroci, tutti restarono paralizzati di fronte a quella visione. Sembrava che fosse apparsa la dea Medusa, non con il suo orrendo aspetto, la testa completamente avvolta da serpenti e gli artigli simili a unghie da cinghiale, ma sotto forma di centinaia e centinaia di aerei. Un vespaio di Messerschmitt 110 assieme a gruppi di Do-17 e Ju-88 gironzolava sopra, sotto e ai fianchi di quel nugolo indistinto di trimotori Ju-52, già suddivisi in tre gruppi da 200 aerei con a bordo i rispettivi tre reggimenti e gli equipaggiamenti pesanti, ciascun gruppo suddiviso a sua volta in 50 scaglioni che volavano nella formazione a quattro punte e tra i 50 e i 90 metri di altezza. In ogni aereo, due piloti molto nervosi, diciotto paracadutisti sicuri di sé, le casse con le armi o dieci soldati e tanti container con dentro munizioni, kit di primo soccorso, acqua, razioni di cibo e quant'altro potesse servire ai paracadutisti. I piloti di quella scorta piuttosto particolare avevano ricevuto ordine da Kesselring di proteggere a tutti i costi i trasporti e, quando scoprirono che gli inglesi avevano fatto ricorso ai proiettori per fare luce sulla situazione nel vero senso della parola, reagirono prontamente.

I veloci Bf-109, che volavano a una quota di 4.000 metri per paura che la RAF avesse cattive intenzioni, si tuffarono quasi in verticale e neutralizzarono tutti i fari che capitavano sotto il loro mirino. I Ju-88, invece, effettuarono una serie di mitragliamenti a bassa quota lungo tutto il litorale tra Dover e Hythe. Vedendo una risposta così violenta da parte della Luftwaffe, gli inglesi risposero alla provocazione mettendo in campo la contraerea. I boati dei pezzi da 94 mm coronati dalle raffiche delle mitragliatrici e accompagnati dai lampi dei Bofors non fecero altro che attirare ancora di più l'attenzione della scorta tedesca. Mentre il cielo si riempiva di proiettili traccianti, ogni tanto qualche bimotore veniva colpito e precipitava in fiamme per poi schiantarsi ed esplodere. I Bf-109 cambiarono bersaglio e puntarono allora alle armi antiaeree. Gli auricolari gracidavano di voci e, ovunque fosse avvistata una raffica o un lampo, i caccia si lanciavano in picchiata come falchi sulle prede e partivano le sventagliate in una grande macedonia di mitragliatrici e cannoni da 20 mm. E mentre lo sbarramento infernale veniva pian piano messo a tacere, i Ju-52 riducevano la velocità e iniziavano a rilasciare il loro prezioso carico dopo il segnale dato dagli He-111 in prima linea.

In tutta la zona costiera e parte dell'entroterra, le campane ripresero di nuovo a suonare ma, quella volta, i rintocchi furono accompagnati da urla di terrore che indicavano l'arrivo di veri paracadutisti. Nelle città e nei paesini, tutti coloro che possedevano un'arma si attrezzarono, si appostarono nei punti strategici e i 'parashot' improvvisati fecero a gara per catturare qualche *fallschirmijäger* in uniforme. In tutta la zona tra Elvington, Ringwould, Deal, Sandwich, Canterbury e Barham, gli LDV notarono tante cupole bianche aprirsi nel cielo assieme a delle sagome smilze attaccate ad esse e si precipitarono per accogliere a suon di piombo i nuovi arrivati. Troppo tardi si resero conto che quei paracadutisti non sparavano né parlavano.

La seconda chiamata alle armi nella stessa notte con il suono delle campane e la presenza di quei fantocci disorientarono i miliziani. A Canterbury, dove vi era la sede del quartier generale della 1ª brigata di fanteria 'Londra', il generale Britten ricevette numerosi rapporti riguardanti la presenza di paracadutisti pupazzo nemici. Ritenendo che quella fosse una manovra diversiva, ordinò alle sue truppe di restare in allerta e prepararsi a muovere non appena fossero giunte informazioni più dettagliate. Approfittando della dilagante confusione, i tedeschi fecero la loro comparsa.

Come angeli che scendevano dal cielo, gli uomini del 19º reggimento si lanciarono dalle aperture degli aerei e si lasciarono trasportare a terra dalla forza di gravità. Dondolavano a destra e sinistra, avanti e indietro mentre con il corpo sceglievano la traiettoria. Uno dopo l'altro, i paracadutisti tedeschi toccavano terra, sganciavano l'imbragatura che li legava al paracadute, si precipitavano alla ricerca di una cassa dalla quale recuperare un'arma e cercavano immediatamente altri soldati, aiutando quelli più in difficoltà nello staccarsi dalle cinghie.[2]

Il comandante del reggimento, il colonnello Bruno Bräuer, fu uno dei primi a raggiungere il suolo inglese e cadde proprio tra le mani dei Brandeburghesi che, a loro volta, si erano sparsi tutto intorno a quello spazio aperto e ondulato. Mentre gli anglo-tedeschi raccoglievano le compagnie disperse, i due comandanti si salutarono e, alla luce di una torcia elettrica, Bräuer illustrò a von Hippel quali fossero i compiti a lui assegnati. Quest'ultimo accettò volentieri di guidare l'assalto alla base aerea ma insisté nel conquistare innanzitutto il Castello di Lympne prima di rivolgere la propria attenzione alla città. L'unità dei Brandeburghesi si avviò verso l'obiettivo ma lo trovò deserto. Al segnale luminoso, i paracadutisti arrivarono di corsa, Bräuer ci sistemò all'interno il suo quartier generale mentre il reparto delle trasmissioni provvide a montare le apparecchiature radio e le antenne. La parte più semplice era stata svolta perché ora gli ordini aggiornati erano di stabilire un contatto con il 20º reggimento più a est, rendere sicuro il perimetro a sud e conquistare l'aeroporto.

Grazie ai Brandeburghesi, tutto questo sarebbe stato molto più facile. La 2ª compagnia degli anglo-tedeschi si mise come avanguardia del I battaglione dei paracadutisti ma con grande sorpresa trovò la città deserta. Così come l'aeroporto, anch'essa era stata evacuata dalle autorità civili perché troppo esposta al rischio di essere colpita e i suoi abitanti erano stati trasferiti altrove. Senza perdere un secondo, i tedeschi corsero in lungo e in largo per la pista, provocarono gli inglesi parlando nella lingua madre a voce alta ma non accadde nulla. I tedeschi pensarono che quella dovesse essere una trappola ma, dopo aver rovistato in tutti i bunker e in tutti gli uffici, scoprirono che anche il campo d'aviazione della RAF era stato sgomberato. Passarono pochi minuti e Bräuer ricevette la notizia

via radio che la base aerea era saldamente in mano tedesca e pronta a ricevere i primi trasporti mentre tutto intorno a essa gli uomini stavano sistemando il filo spinato, le mine antiuomo e le mitragliatrici.

Nel momento in cui il II battaglione, con alla testa la 3ª compagnia dei Brandeburghesi, conquistò West Hycon con un colpo di mano e allestì un primordiale perimetro difensivo per respingere eventuali contrattacchi provenienti dalle paludi di Romney, il III procedette verso est, fece presidiare Pedlinge da un plotone e si inoltrò nelle zone sopraelevate di Black Hill, Chesterfield Wood e Harp Wood. Da lì, prendere alle spalle Saltwood sarebbe stato relativamente facile e Hythe si sarebbe venuta a trovare a breve distanza. Mentre i paracadutisti si nascondevano tra gli alberi, la 4ª compagnia dei travestiti superò di slancio la valle del torrente Brockhill e si barricò all'interno degli edifici della scuola antistante ai boschi.

All'alba i soldati di von Hippel non avrebbero indugiato a uscire allo scoperto e seminare quanta più confusione possibile tra i difensori.

L'arrivo dei paracadutisti – Scontri nei boschi

Oltre agli aerei di scorta, la formazione che trasportava il 20º reggimento diretta a nord di Hythe fu investita da un'enorme dose di sfortuna che scatenò un terribile effetto domino, le cui conseguenze furono pagate poi dai paracadutisti. Fra i tanti proiettili sparati dalla contraerea inglese, fu una pura coincidenza che uno di essi esplose proprio nelle vicinanze della cabina di pilotaggio di un He-111 che guidava il gruppo mentre un secondo detonò sotto il serbatoio del carburante di un altro aereo leader. Con soli otto apparecchi di guida davanti e con una tempesta di frammenti che volavano ovunque intorno a loro, i piloti dei trimotori preferirono non mantenere la formazione di partenza e iniziarono a fluttuare in alto e in basso, a destra e sinistra, accelerando e rallentando. L'ordine e la precisione che avevano accompagnato i Ju-52 fino a quel momento scomparvero e i paracadutisti a bordo degli apparecchi furono sballottati non poco. Dopo aver attraversato quel muro di sbarramento, gli aerei raggiunsero i punti di lancio designati ma nessuno di essi si trovava alla quota prefissata: alcuni erano già finiti fuori rotta o si trovavano a velocità diverse da quella prestabilita e il segnale della luce verde non fu dato da tutti i velivoli allo stesso istante.

Il I battaglione, che avrebbe dovuto toccare terra nei pressi di Newington, fu sparpagliato tra il quadrilatero avente come vertici Beachborough, Coombe Wood, le pendici dei colli sottostanti Apringe e Peene; il II battaglione raggiunse il suolo britannico in condizioni simili tra Grande Alders e Bargroove Wood, mentre il III si disperse tra la fattoria Sandling e la Stone, proprio a cavallo della linea ferroviaria che collegava Ashford con Dover. In generale, solamente una compagnia aveva raggiunto il proprio obiettivo. Il colmo dei colmi, però, capitò più a nord, nei pressi del I battaglione: il comandante del 20º reggimento, il maggior generale Alfred Sturm, arrivò sulle pendici della collina di Summerhouse ma dopo che il suo paracadute venne lacerato da una scheggia della contraerea. Precipitò a terra e con l'impatto si fratturò il braccio sinistro mentre il marconista, al quale era toccata una sorte simile, si ritrovò senza l'equipaggiamento radio. Una situazione che Sturm stesso definì propriamente di *sheiße*.

Arrivarono alcuni uomini della 1ª compagnia che avevano circondato il colle e l'ufficiale medico, presero sulle spalle il comandante e lo trasportarono fino in cima, dove venne allestita una sorta di stazione di pronto soccorso molto artigianale. Se non altro, da quella piccola conca che vi era sulla sommità di quota 150, i tedeschi poterono fare ampio uso delle torce elettriche senza essere tormentati e il comandante Sturm riuscì a essere medicato a dovere. Senza radio, però, il manipolo di uomini sulla cima del colle di Summerhouse rimase temporaneamente tagliato fuori dal resto delle truppe. Ben consapevole di quali conseguenze avrebbe potuto avere il suo gesto, Sturm ordinò di sparare in aria tre razzi di segnalazione bianchi, segno convenzionale per indicare alle altre truppe la presenza tedesca in quella zona.

L'ufficiale in comando del I London Rifle Brigade capì fin da subito che qualcosa non andava, come si legge da alcuni estratti delle sue memorie.

"Ore 01.48: ho ricevuto un rapporto riguardante un atto di sabotaggio compiuto ai danni di una struttura di difesa costiera. Le cause sono ancora sconosciute […] Ore 01.59: da una telefonata con

un centro di osservazione costiero sono stato informato della presenza di nuovi aerei del nemico. Ancora non è chiaro se si tratta di un nuovo prototipo di bombardiere notturno o di qualcos'altro […] Ore 02.10: le campane hanno ripreso a suonare, la gente corre per le strade urlando disperata […] Ore 20.11: sono arrivati dei rapporti inquietanti, che parlano dell'avvistamento di numerosi paracadutisti in tutta la contea nord-orientale. Questa volta pare che non sia un'esercitazione né un falso allarme."

Quelle poche notizie che il comandante ricevette furono sufficienti a fargli desumere che i tedeschi stessero lanciando un assalto dal cielo. E l'unico modo per contrastare efficacemente gli invasori sarebbe stato dirigersi con tutte le forze disponibili verso sud sia per mettersi in contatto con il presidio di Shorncliffe sia per occupare i punti chiave del Kent meridionale. Dopo aver avvisato rapidamente il comandante della 2ª brigata 'Londra' ma senza aspettare ulteriori staffette da Canterbury, contattò la compagnia che si trovava ad Arpinge, ordinandole di eseguire alcune azioni di pattuglia verso sud, in direzione di Sandgate, mentre il resto del 1º battaglione l'avrebbe seguita a ruota. Detto, fatto. La compagnia barricata ad Arpinge iniziò a muoversi con una celerità sorprendente e, proprio mentre si trovava su quell'altura, a nessuno dei suoi uomini sfuggirono i bengala provenienti dalla collina di Summerhouse. Un messaggero a bordo di una motocicletta raggiunse con una rapidità da record il comandante del I LRB (London Rifle Brigade) e lo aggiornò sulla situazione. Sebbene il quadro non si fosse ancora chiarito, l'ufficiale ordinò alle sue truppe di prepararsi a ingaggiare battaglia. L'unità si sarebbe immediatamente diretta a Beachborough da nord, attraverso Etchinghill e le alture antistanti alla città.

I paracadutisti tedeschi si resero conto dei difetti dei lanci solamente dopo aver toccato terra. Dovunque atterravano, gli ufficiali e i sottufficiali iniziarono subito a raccattare attorno a sé quanti più soldati possibili, con il risultato che molti comandanti di compagnia si ritrovarono con uomini che avevano visto solo durante l'addestramento. In quella confusione, i tre razzi illuminanti servirono perlomeno a indirizzare verso un punto di raduno coloro che li avevano scorti. Grossomodo tutti i soldati tedeschi individuarono il segnale luminoso e iniziarono a convergere nei pressi di Beachborough. Tuttavia, a est di Ashley Wood, ci furono alcuni scontri tra la compagnia del I LRB diretta a Peen e un pugno di paracadutisti, rimasti isolati in quella città, che si ritirò con eccellenti azioni di retroguardia fin nella selva.

I soldati che non individuarono prontamente i bengala riconobbero, però, le raffiche delle mitragliatrici MG34 e delle pistole mitragliatrici MP40 e le utilizzarono per orientarsi. Tra gli alberi di Ashley Wood, plotone dopo plotone e compagnia dopo compagnia, il I battaglione quasi al completo si radunò, ripristinando l'ordine tra le gerarchie. Ma ancora nessuno era riuscito a mettersi in contatto con il comandante. Tutti coloro che avevano avvistato i razzi, infatti, sostennero che provenissero da quella boscaglia. Ebbe allora inizio una vera e propria caccia al tesoro a tutti gli uomini che ancora mancavano agli appelli. Il merito del ritrovo del prezioso bottino andò a due osservatori della 3ª compagnia che incontrarono due mitraglieri connazionali a Beachborough. Quelli, che erano stati mandati proprio da Sturm in perlustrazione ai piedi di quota 150, riferirono del piccolo incidente capitato al comandante che non aveva avuto esiti gravi. La buona novella fece presto il giro tra i plotoni ma venne stroncata dall'allarme lanciato dai reparti esploranti che individuarono una colonna inglese in marcia verso Beachborough. Una compagnia di paracadutisti raggiunse la cima della collina e si trincerò – per modo di dire – lassù mentre le altre unità si sparpagliarono nel bosco. Quando si presentò loro il momento propizio, improvvisarono un'imboscata contro gli inglesi che risposero al fuoco con un po' di ritardo. La sparatoria si trasformò in uno scontro inizialmente ad armi pari poiché nessuno dei due avversari possedeva artiglieria o aviazione di supporto e sembrò, almeno inizialmente, volgere a favore degli inglesi.

La compagnia solitaria proveniente da Peene accorse immediatamente sul luogo della battaglia e colse alla sprovvista i tedeschi nella boscaglia, i quali a loro volta furono costretti a spostare due mitragliatrici per impedire agli inglesi di infiltrarsi nel sottobosco ed evitare quindi un sanguinoso duello corpo a corpo. Nel frattempo, il resto del I LRB che si avvicinava alla destinazione valicando Tolsford Hill, entrò in contatto con la compagnia arroccata sulla cima di quota 150. Ma i tedeschi, benché fossero più sparpagliati rispetto agli inglesi, godevano di una migliore posizione di tiro e

seppero sfruttare tutte le coperture che la boscaglia, le poche case e la cima del colle di Summerhouse offrivano loro. I britannici, d'altro canto, si trovarono in una posizione di svantaggio e senza ripari. Erano sì più numerosi ma nessuno di loro aveva mai partecipato a una battaglia né sapevano con quanta determinazione avrebbero combattuto i loro avversari. Quando da quota 150 intervennero due mitragliatrici, nell'arco di dieci minuti i britannici furono fermati e respinti. Il I LRB subì pesanti perdite e lasciò sul campo di battaglia numerosi uomini tra morti e feriti. All'incirca quasi due compagnie furono inghiottite nel baratro della morte o i loro effettivi furono raccolti dai tedeschi e sottoposti a cure mediche. Quando ciò che rimase del battaglione fu fuori dal campo di tiro dei tedeschi, si sistemò sulle alture tra la fattoria Hempton e Postling Wood dove si trincerò, in attesa che arrivassero i rinforzi, i carri armati e soprattutto l'artiglieria.

Più a sud, gli altri due battaglioni del 20º reggimento non ebbero vita facile. L'assalto per la conquista della stazione ferroviaria venne portato avanti inizialmente da una compagnia del secondo neanche al completo: solamente con un uso abbondante delle bombe a mano, i tedeschi riuscirono a mettere a tacere i difensori barricatisi all'interno dell'edificio mentre per un gruppetto di volontari armati alla buona, che però si erano intrufolati nel tunnel ferroviario, furono necessari parecchi caricatori di armi automatiche.

Agli uomini del terzo toccò il compito più pericoloso, cioè dirigersi il più rapidamente a sud prima che il nemico potesse erigere una solida difesa. Tuttavia, molti paracadutisti s'impigliarono nelle chiome degli alberi e alcuni di essi persero anche la vita. Nel liberare i soldati appesi, vivi o morti, e nel raggruppare quelli che restavano i tedeschi persero all'incirca una ventina di minuti. Con l'equipaggiamento radio non funzionante e senza grossi punti di riferimento, quegli uomini erano totalmente isolati ma decisero comunque di raggiungere gli obiettivi loro assegnati.

La marcia verso Hythe fu tutt'altro che una passeggiata: tra la fattoria Dibgate e la fattoria Sene, i tedeschi dovettero impiegare qualsiasi arma a loro disposizione per snidare quei nidi di mitragliatrici ben camuffati mentre dovettero fermarsi del tutto quando furono accolti da un fuoco concentrato proveniente dalle postazioni sopra il Sene Valley Golf Course. Qualsiasi sforzo di sfondamento in quel settore dovette essere pagato a caro prezzo in termini di vite umane, così come il tentativo di aggirare quella zona calda che si arenò davanti alla Club House. Vista la situazione di stallo e le pesanti perdite, il comandante del battaglione agì con raziocinio ordinando la ritirata verso le zone di partenza. Su quelle posizioni, i paracadutisti reduci dei violenti scontri s'incontrarono e distesero una linea difensiva che si allungava da Sandling Station, proseguiva lungo la sommità dei colli e terminava a Bargroove Wood. Per i soldati dei due battaglioni, quelle ore, le ore dell'attesa, furono quelle peggiori perché temevano che, da un momento all'altro, gli inglesi potessero organizzare un contrattacco e cacciarli, cosa che invece, all'inizio, non avvenne. Il compito del presidio di Shorncliffe, infatti, non era dare la caccia ai paracadutisti ma sorvegliare attentamente la linea di costa, nell'eventualità che i tedeschi fossero arrivati dal mare. Erano gli LDV, i 'parashot', che avrebbero dovuto sorprendere e catturare le truppe aviotrasportate del nemico ma qualsiasi tentativo di avvicinarsi alle zone boscose comprendenti la linea difensiva dei *fallschirmijäger* venne impedito.

Quando non venivano uccisi, proprio i miliziani volontari erano incitati dai tedeschi a gettare le armi ed avvicinarsi alle loro postazioni con le mani alzate dietro la testa.

L'arrivo dei paracadutisti – La corsa verso Hawkinge

"Non mi sembrò nemmeno di essere in guerra, se non fosse stato per qualche scossone provocato dalla contraerea. Il lancio di quella notte parve quasi come quelli che praticai per parecchi giorni addietro durante l'addestramento. Quando toccai terra, vi erano così tante voci in tedesco che per un attimo mi venne il dubbio: ma mi avevano paracadutato in Germania o in un territorio occupato? Dando un'occhiata più da vicino, mi resi conto che quei soldati indossavano uniformi inglesi e che necessariamente dovevo trovarmi in Inghilterra." Quello fu il commento che il colonnello Richard Heidrich riferì al capitano Rudloff quando s'incontrarono.

La tenacia dei piloti degli Ju-52 che li spinse a non rompere la formazione e la preparazione a regola d'arte del terreno da parte dei Brandeburghesi permise agli uomini del 21º reggimento di atterrare in un'area sicura, dopo che i due proprietari della fattoria furono immobilizzati e ammutoliti.

Quando tutti i soldati furono radunati, i tedeschi lasciarono le tende e s'incamminarono verso il primo obiettivo: l'aerodromo di Hawkinge. Utilizzando le cartine e seguendo la strada, arrivarono alla fattoria Lower Standen, e nel giro di cinque minuti, raggiunsero la periferia della città che, a differenza di Lympne, non era deserta. In base al rapporto di alcuni Brandeburghesi che si erano infiltrati fin nel cuore di Hawkinge, la strada principale, la Canterbury Road, che sezionava in due il centro abitato, era pattugliata ogni duecento metri circa da coppie di uomini armati di fucili presumibilmente risalenti all'epoca della Prima Guerra Mondiale mentre, agli angoli delle strade, giravano quartetti di miliziani armati, anche all'arma bianca, che portavano sul braccio una striscia con cucito sopra la sigla 'LDV'.

Presumibilmente avrebbero potuto esserci altri uomini armati dentro le case o nei punti strategici, come la chiesa dal cui retro si controllava una delle strade che conducevano alla pista. Il campo d'aviazione, invece, sembrava intatto e parve che vi fossero anche degli apparecchi parcheggiati. Come conquistare la città nel minor tempo possibile e occupare la base aerea prima che gli inglesi riuscissero a far saltare le eventuali cariche di demolizione?

Rudloff propose di avanzare con la 12ª compagnia e alcuni paracadutisti spacciandoli per prigionieri. Con la loro conoscenza della lingua, i Brandeburghesi si sarebbero aperti la strada tra le pattuglie inglesi e avrebbero portato i 'prigionieri' al campo d'aviazione. Con l'ausilio delle armi bianche, avrebbero neutralizzato le sentinelle e si sarebbero preparati a respingere qualsiasi contrattacco dei miliziani armati. Ma Heidrich, uomo d'azione e fautore delle azioni rapide, rifiutò l'ipotesi di Rudloff perché avrebbe richiesto troppo tempo. Egli prese tutte le mitragliatrici disponibili con tutti i migliori tiratori del reggimento e li confinò a Old Hawkinge, ordinando loro di barricarsi nelle case con tutto quello che avrebbero trovato. Nel frattempo, i Brandeburghesi e i tre battaglioni impoveriti si spostarono attorno al colle sulla cui cima si trovava la città obiettivo, cercando di non attirare troppo l'attenzione. Il I dei paracadutisti si nascose a Coombe Wood, il II andò a mimetizzarsi tra le foglie di Killing Wood mentre il III, scortato dai Brandeburghesi, si spostò proprio sul retro del campo d'aviazione. Quando i soldati furono in posizione, Heidrich, con la radio, comunicò al caposaldo di dare il via al piano. Due camionette sequestrate, cosparse di benzina da cima a fondo e addobbate di esplosivi, furono fatte detonare nel campo antistante una delle case di Old Hawkinge e una serie di sfavillanti fontane di fuoco sputò nel cielo alte fiamme gialle e rosse. Come tanti topi che non appena percepiscono l'odore del gustoso formaggio si gettano alla sua ricerca, i volontari di pattuglia abbandonarono senza indugio la loro posizione e si diressero verso i rottami incendiati. Quando furono a distanza di tiro, i tedeschi non aprirono il fuoco ma iniziarono a sbraitare qualche ordine e delle parole nella loro lingua. Gli inglesi, rendendosi conto che oltre quelle case vi erano gli invasori, si precipitarono verso di esse e aprirono il fuoco per primi, mettendo in luce tutte le pecche dell'addestramento che avevano ricevuto. I tedeschi aspettarono ancora e, quando i nemici si trovarono a una distanza inferiore ai cento metri, elevarono uno sfolgorante muro di fuoco nel quale i colpi precisi delle carabine si fusero in una mortale armonia con i rapidi ticchettii delle mitragliatrici.

Approfittando della confusione, gli altri tedeschi appostati sbucarono allo scoperto e assaltarono contemporaneamente sia la base aerea sia la città. Dapprima i Brandeburghesi e poi il III battaglione si riversarono a fiotti tra gli edifici amministrativi, i fortini disabitati, gli hangar e la pista. Dopo tutti i raid dei giorni passati, la maggior parte delle costruzioni era ancora intatta, come se queste non fossero state colpite, anche se mostravano i segni evidenti di riparazioni effettuate all'ultimo e alla svelta. Gli hangar e i Blenheim parcheggiati, invece, si rivelarono una brutta sorpresa per i tedeschi quando scoprirono che erano finti, tutti costruiti in legno e cartone, per ingannare dall'alto gli occhi della ricognizione.

I paracadutisti del II battaglione, invece, corsero velocemente tra le vie della città e raggiunsero i punti chiave come la chiesa, la scuola o il boschetto a nord della città. Ogni tanto capitava che qualche paracadutista finisse nel mirino di un volontario che, piuttosto che correre, si era barricato in qualche casa: in quel caso incominciavano le sparatorie strada per strada, casa per casa, stanza per stanza, finché il 'ratto' non veniva stanato.

Erano le ore 02.31 nel momento in cui i camion vennero fatti detonare e gli orologi segnavano le ore 02.48 quando si sparse la voce che Hawkinge e la relativa base aerea erano sotto il controllo dei tedeschi. Due minuti più tardi ogni forma di resistenza nella zona poté dirsi svanita.

In generale, i paracadutisti riuscirono a raggiungere la maggior parte degli obiettivi loro assegnati e senza un eccessivo dispendio di forze, ad eccezione dei fallimenti accaduti a nord di Hythe. Inoltre, se non si tiene in considerazione il fatto che tra i tre reggimenti vi erano falle di ampiezza variabile e se si esclude che nessun comandante aveva fatto qualcosa per mettersi in contatto con gli altri due, la 7a divisione aerea aveva formato un solido perimetro difensivo nei territori da essa controllata. A Lympne e a Hawkinge, le piste dei campi d'aviazione furono immediatamente rese utilizzabili dalle unità dei genieri aviotrasportati e, con le radio funzionanti, la notizia venne trasmessa al Passo di Calais, dove prontamente furono organizzati i primi voli per i rifornimenti. I primi rinforzi a giungere in Inghilterra furono riservati al 19º e al 21º reggimento poiché si trattava delle due compagnie di mortai e delle due di caccia carri che sperimentarono per la prima volta l'atterraggio su una pista inglese.

Il 20º reggimento, invece, inoltrò la richiesta di una lista di necessità e venne accontentato con dei lanci di medicinali e attrezzature mediche, acqua e munizioni. Non passarono neanche venti minuti che già i trimotori tedeschi erano ritornati a ronzare sul Kent, questa volta trasportando gli strumenti necessari ai paracadutisti per consolidare al meglio le posizioni conquistate: filo spinato, nastri di cartucce e pezzi di ricambio per le mitragliatrici, mine anti uomo, sacchi di sabbia e colpi di mortaio. E avanti così: quando un reggimento aveva bisogno di qualche equipaggiamento specifico, trasmetteva la richiesta oltre la Manica, dalla Francia occupata partivano gli aerei e nel giro di venti minuti lo recapitavano. Le operazioni di questo ponte aereo, però, non sempre filarono liscio poiché la RAF aveva fatto la sua improvvisa apparizione nei cieli dell'Inghilterra meridionale. Questo ritorno inaspettato, benché compiuto con un numero davvero scarso di apparecchi, fu un duro colpo per i soldati tedeschi che mai si sarebbero aspettati una cosa del genere: quella, comunque, fu la prima occasione per i caccia della Luftwaffe di mettersi alla prova in un combattimento notturno.

Entro le ore 04.00, il perimetro della testa di ponte poté dirsi sicuro, non soltanto perché gli aerei di Kesselring avevano fatto fuggire a gambe levate la RAF ma anche perché nel frattempo i genieri del 22º battaglione avevano combattuto una sanguinosa lotta per mettere fuori uso la maggior parte delle batterie costiere, rendendo meno pericoloso l'avvicinamento della flotta d'invasione e scrivendo una gloriosa pagina di storia nell'arma del genio.

L'assalto con gli alianti al chiaro di luna

L'orario dell'arrivo della flotta aerea, composta dai quadrimotori ai quali erano stati agganciati gli alianti era stato stabilito per le 02.15, cioè cinque minuti più tardi l'arrivo dei paracadutisti e un quarto d'ora prima dell'arrivo del grosso del reggimento Großdeutschland. Ma una manciata di minuti prima della partenza, stabilita per le ore 00.11 dalle basi aeree dell'Olanda e del Belgio verso Saint-Omer, l'orario dovette essere posticipato di cinque minuti a causa di un ritardo nelle operazioni di rifornimento dei Fi-256 che avrebbero trasportato uno dei quattro battaglioni del reggimento Großdeutschland.

Questo ritardo mandò su tutte le furie l'ufficiale in comando del 22º battaglione del genio, capitano dottore Siegfried Burger, che ebbe il coraggio di effettuare, dall'aerodromo, una telefonata a Busch in cui si lamentò non poco riguardo alla partenza ritardata: "Voi mi state chiedendo di condurre un assalto a sorpresa contro delle postazioni fortificate del nemico e adesso, a meno di tre minuti dalla partenza, mi comunicate questo rinvio? A voi non passa per la testa che il nemico potrebbe mettersi in stato di allerta non appena avvisterà i paracadutisti e che, di conseguenza, il compito del mio battaglione potrebbe rivelarsi più difficile del previsto?"

Busch rispose scusandosi immensamente per il contrattempo e promise a Burger che avrebbe cercato in tutti i modi di distrarre gli inglesi durante l'arrivo al suolo dei suoi alianti. Il marconigramma del rinvio dovette essere inviato anche al tenente colonnello Wilhelm-Hunert von Stockhausen, il C-in-C del reggimento Großdeutschland ma, a causa di un contrattempo del telegrafista che inviò il messaggio con quattro minuti di ritardo e di un equivoco di von Stockhausen, il quale

interpretò la frase 'Partenza ritardata di cinque minuti' sulla base dell'ora di arrivo del dispaccio, cioè le 00.16, gli aerei da traino che avrebbero portato il reggimento Großdeutschland in Inghilterra restarono fermi sulle piste per altri cinque minuti. Il risultato? Le truppe aviotrasportate tramite alianti si sarebbero trovate in anticipo di quattro minuti.

Gli uomini a bordo erano stati istruiti direttamente dai genieri della compagnia della 7ª divisione aerea che prese parte alle operazioni per mettere fuori uso il forte belga di Eben Emael. I genieri del 22º e del 43º battaglione avevano appreso, in centri di addestramento della massima segretezza, le tecniche che avrebbero dovuto adottare contro le batterie inglesi ed avevano maturato soluzioni pratiche per evitare di ripetere gli errori commessi durante le prime ore dell'invasione del Belgio. Non avendo strutture simili con le quali esercitarsi, i genieri si erano addestrati studiando perfettamente a memoria le fotografie della ricognizione, avevano familiarizzato con alcuni modellini in scala reale realizzati in legno e teli e avevano imparato ad uscire dagli alianti in meno di dieci secondi. Verso la fine di giugno furono effettuati degli sperimenti sulla linea Maginot ma non diedero i risultati sperati. Il buon esito delle operazioni sarebbe dunque dipeso da una buona dose di effetto sorpresa, dalla rapidità delle truppe del genio nel sistemare le cariche sulle casematte ospitanti i cannoni e farle detonare.

Il diario del capitano Gottwald Föhn è la fonte migliore per descrivere cosa accadde al Kampfgruppe Föhn, un distaccamento comprendente elementi scelti del 43º battaglione di genieri d'assalto del reggimento Großdeutschland il cui obiettivo era quello di neutralizzare la Langdon Battery.

"Sembrava incredibile: dalle fotografie scattate dall'alto, sembrava un banale parallelepipedo di cemento, circondato da arbusti e prati, poco distante dalla scogliera. Eppure i superiori mi avevano fatto una testa così dicendomi che, se quel parallelepipedo fortificato non fosse stato neutralizzato, i soldati della 1ª divisione da montagna ne avrebbero visto delle belle […] Alle ore 02.00 l'imbarco del Kampfgruppe sulla pista di Maastricht poté dirsi concluso quando anch'io montai a bordo del primo dei cinque alianti sistemati in ordine sulla pista, ciascuno agganciato al proprio aereo da traino. Suddetti velivoli non erano molto comodi e me ne ero accorto con l'addestramento: il sedile era costituito da una semplice asse di legno (con sopra solo un piccolo materasso) alla quale sono agganciate delle manopole per separare i posti; per ancorare i piedi vi erano delle apposite cavità. Proprio dietro di me era seduto l'Unteroffizier Herbert Stendaldt, colui che più di tutti sapeva armeggiare con gli esplosivi ad alto potenziale; dietro di lui c'era il sergente maggiore Friedger Tirpner, un esperto guastatore che aveva imparato a memoria le fotografie dell'obiettivo, e poi altre sei persone che non riconobbi. Nella semplice cabina di pilotaggio aveva preso posto il sottotenente Georg Rübneck. Siccome nelle prime ore dell'invasione del Belgio, due Ju-52 avevano rilasciato gli alianti prima del previsto, per ovviare a quest'inconveniente erano state prese delle straordinarie misure di comunicazione: attorno al cavo di traino venne agganciato anche un filo rinforzato per permettere la comunicazione tra l'equipaggio dell'aereo trainante e il pilota dell'aliante. In questo modo, se c'era qualche variazione, veniva subito comunicata. Chiaramente, se il cavo di traino si fosse spezzato per qualche ignoto motivo, sarebbero saltate anche le comunicazioni.

Nessun discorso, nessun saluto, nessun sorriso. Niente di niente. Ciascuno di noi sapeva esattamente che cosa fare una volta arrivati nel territorio nemico, sapeva che sotto le assi-sedile vi erano le casse con dentro i caricatori, l'equipaggiamento radio e le cariche cave. Ciascuno aveva la propria arma individuale ma a fianco a me venne poggiata l'MG34 di Rübneck, nell'unica parte dell'aliante dove vi era ancora un po' di spazio. Un addetto della Luftwaffe si stava preoccupando che la cupola vetrata fosse ben chiusa e il cavo ben agganciato quando arrivò qualcuno di corsa che non seppi riconoscere. Il sottotenente Rübneck si voltò verso di me e mi riferì che la partenza era stata posticipata di cinque minuti, senza però motivarne il ritardo. "Tutto tempo sprecato" bofonchiò tra sé e sé. I cinque minuti di attesa, con i rumorosi motori degli Ju-90 davanti e dietro, chiuso in quella scatoletta metallica, parvero interminabili. Poi il pilota dell'aereo trainante comunicò che avevamo l'autorizzazione a levarci in volo. Finalmente si partiva. L'aereo davanti iniziò a rombare in uno spaventoso crescendo di frastuono, il pilota tolse i freni e lo vidi allontanarsi sempre di più. Un grande strattone mi disse che anche noi ci eravamo messi in movimento […] Più di un'ora era

trascorsa da che ci eravamo staccati da terra quando arrivò una comunicazione via radio dal Ju-90 che rumoreggiava davanti a noi.

"Ci avviciniamo al punto di sganciamento". Ma Rübneck, che anch'egli aveva studiato la carta di volo, gli rispose: "Negativo. È impossibile averlo già raggiunto! Siamo in volo da appena un'ora circa".

"Abbiamo avuto ordini di portarvi a quota 4.000 e radunarci con il resto degli aerei da traino nei pressi di Saint-Omer. Secondo i calcoli del navigatore ci troviamo sopra Saint-Omer ma qua non c'è traccia del resto della Luftwaffe."

Rübneck, senza voltarsi, mi chiese: "Capitano, che cosa facciamo? Qua non si vede neanche l'ombra degli alianti con il resto del reggimento."

"Digli – gli risposi io in tono ironico – di portarci sull'obiettivo al più presto possibile, con o senza gli altri alianti. Qua dentro inizia a fare troppo caldo per i miei gusti".

Stendalt sorrise un pochino. "Pilota, procedi verso il punto di sganciamento."

"Ricevuto. Allora ci siamo praticamente sopra perché ho visto i segnali luminosi. Sgancio il cavo di traino. Buona fortuna laggiù!"

Ci eravamo staccati. Il cavo rimorchio brillò per un attimo alla luce lunare. Niente più contatti radio con nessuno. Adesso tutto sarebbe dipeso da Rübneck. Il volo, l'atterraggio, le nostre vite. Anche senza guardarli, avrei potuto scommettere che i pensieri di tutto il resto dell'equipaggio fossero rivolti al nostro pilota. I quattro quadrimotori effettuarono un'ampia virata verso destra per rientrare alla base mentre l'aliante pilotato da Rübneck, come presumibilmente fecero anche gli altri, compì due larghe circonferenze per perdere quota, un centinaio di metri. Poi egli lo raddrizzò in direzione dell'Inghilterra. Eppure avevo il presentimento che qualcosa non quadrasse.

"Capitano – mi disse il pilota distraendomi dai miei pensieri – siamo fuori rotta!"

"Che significa?"

"Significa che non siamo dove dovremmo essere. Il pilota del Ju-90 ha effettuato la virata non sopra Saint-Omer. Forse è per questo che non abbiamo incontrato gli altri alianti e i trimotori con i paracadutisti".

"Ne sei sicuro?"

"Affermativo capitano. Secondo i miei calcoli, avremmo dovuto volare per un'ora e dieci circa. Invece ci siamo staccati dieci minuti in anticipo. Mi dia qualche secondo che controllo la mappa".

Oltre a essere un buon mitragliere e un eccellente pilota versatile, in quei momenti tirò fuori il meglio di sé, tenendo con una mano i comandi per pilotare l'aliante e con l'altra una cartina delle Fiandre e dell'Inghilterra sud-orientale, quella in dotazione a ciascun membro del Kampfgruppe. Non so come poté vederci qualcosa in quell'oscurità. "Siamo stati sganciati poco oltre il villaggio di Loker, quasi a metà strada in linea d'aria tra Poperinge e Bailleul. Infatti... davanti a noi non è Calais ma Dunkerque. Dobbiamo virare 45° a sinistra. Mi auguro solo che anche gli altri dietro si siano accorti e ci seguano!"

Non so se sia stato il destino o le sue capacità che fecero individuare a Rübneck l'errore ma so per certo che senza il suo intervento, Dio solo sa dove saremmo potuti capitare, se nella Manica o nel territorio amico. "Ecco, ora siamo allineati con la fascia costiera. Tempo stimato all'arrivo: 43 minuti."

Rübneck si voltò verso di me tirando un sospiro di sollievo e io gli risposi con un occhiolino. "Mi auguro anch'io che gli altri alianti ci stiano seguendo" fu il pensiero che mi attraversò la mente in quel momento. Tutti gli altri uomini, invece, parvero alquanto disinteressati all'accaduto o al panorama. Qualcuno in fondo stava consumando una galletta secca, qualcun altro faceva scrocchiare le ossa delle mani per rilassarsi e, a fianco a me, l'Unteroffizier Stendaldt si era lasciato cadere tra le braccia di Morfeo. Lo guardai per qualche minuto ma l'unica cosa che potevo vedere era la dilatazione e la contrazione del torace quando respirava. Ero così invidioso di lui che anch'io decisi di appisolarmi un po'.

Non avevo neanche terminato di appoggiarmi per stare più 'comodo' che sotto di noi iniziarono a tuonare le batterie costiere e a fischiare le granate. Stendaldt si svegliò di soprassalto dicendo: "È la contraerea? Ci stanno sparando?"

“No – lo rassicurò l’aviatore – questi sono i nostri.” Dovevamo essere sopra Calais o lì nei paraggi perché Rübneck raddrizzò l’aliante, questa volta nella vera direzione dell’Inghilterra.

Mentre l’esperto pilota compiva le sue manovre, davanti e sotto di noi iniziarono a tuonare le salve delle nostre batterie costiere, le quali servirono a illuminare parzialmente il porto di Dover e le scogliere limitrofe. Ora che volavamo sulle ali invisibili dell’aria e senza più quella sagoma nera e rumorosa davanti, potei ammirare le bianche scogliere che, rischiarate dal bagliore lunare, dalle deflagrazioni e dalla luce sprigionata dagli incendi possedevano un certo fascino. Quando un proiettile raggiungeva la sua meta, la conseguente detonazione illuminava per un tempo brevissimo un minuscolo particolare, difficile a distinguersi, di quel misterioso panorama che si stendeva davanti a noi: una volta sembrava una casa, un’altra una barca, un’altra ancora erano le ripide pareti delle scogliere ed ora la forma affusolata del molo orientale del porto. Ma il campo visivo per ammirare quello scenario non era molto buono: da quelle piccole aperture vetrate e rettangolari e con la quasi totale impossibilità di girare la testa riuscire a scorgere i dettagli da lassù era un’impresa impossibile. Per di più, l’elmetto cominciava a far sentire la sua presenza sulla mia testa. Ad un certo punto sentii un colpo metallico, proveniente dall’interno dell’abitacolo, molto vicino a me. “Stia tranquillo capitano – riconobbi la voce del sergente maggiore Tirpner – è soltanto l’Unteroffizier Stendaldt che è di nuovo crollato dal sonno e si è appoggiato...” ma non fece in tempo a finire la frase che Rübneck attirò la mia attenzione strillando per farsi sentire.

“Capitano! Siamo in contatto visivo con l’obiettivo”. Tutti si zittirono, Stendaldt si tirò su mormorando qualcosa e per un secondo trattenemmo il respiro.

“Ne sei sicuro?” chiesi io.

“Sicurissimo, signor capitano. Quello laggiù è l’insenatura del porto di Dover... là c’è la scogliera... e là sopra, il nostro obiettivo. Ma prima dobbiamo perdere ancora quota. Siamo troppo alti per scendere adesso”. L’aliante iniziò dunque a effettuare una grande virata verso destra, descrivendo tre grandi circonferenze invisibili. Eravamo ancora sopra la Manica quando il pilota comunicò: “Sessanta secondi all’impatto!”. Raddrizzò l’assetto del velivolo e si dispose a planare. Il forte vento della picchiata iniziò a sibilare attraverso i tubi metallici tra la fusoliera e le ali. Tutti saldarono i piedi nelle apposite fessure, con le mani si aggrapparono alle manopole (io le strinsi così forte come se stessi precipitando nel vuoto e quei due appigli fossero la mia unica speranza di salvezza) e tutti insieme voltammo lo sguardo verso sinistra, cercando di capire che cosa ci fosse sotto di noi. Stendaldt si stava agitando. Sentivo il suo freddo respiro uscire dalle narici e andare a rinfrescarmi la nuca con una frequenza sempre maggiore. Mi metteva ansia. Guardai fuori e tutto quello che potei osservare erano gli incendi a Folkestone, Hythe e tanti ma tanti aerei tedeschi che compivano acrobazie nel cielo, scendevano in picchiata, mitragliavano o bombardavano.

“Trenta secondi all’impatto!” disse con tono calmo il pilota. La mia presa attorno alle manopole si fece più forte e il respiro dell’Unteroffizier si fece più affannato.

“Capitano – disse Rübneck con un tono molto diverso dal precedente – c’è qualcosa che non va.” Mi si rizzarono i peli delle braccia a sentire quella frase.

“Che cosa c’è che non va, sottotenente?”

“Siamo troppo veloci”.

“Che intendi dire?”

“Signor capitano, non so se è per colpa dell’aereo da traino che volava troppo veloce e noi abbiamo proseguito per inerzia o se è per colpa della planata, ma la terra si avvicina troppo velocemente.” Non dissi niente. “Dieci secondi!”. Mentre iniziai a tirare dei lunghi sospiri, nella mia mente iniziarono a proiettarsi tutti i momenti più belli della mia vita passata, come una specie di film. Guardai ancora una volta fuori: i nostri cannoni avevano spostato la linea di tiro nei pressi della città di Dover e nelle zone retrostanti ma mi sembrava di sentire le granate che passavano vicinissime all’aliante. Sull’estremità delle scogliere, gli inglesi tacevano. Dormivano? Si erano nascosti? Attendevano il momento buono? Non accadde nulla. Rübneck si dimostrò abilissimo a mantenere l’assetto orizzontale dell’aliante e a dirigerlo in un posto sicuro. Una frazione di secondo dopo ci fu il contatto con il suolo. Tutto l’abitacolo iniziò a traballare e io fui lievemente scosso. Ci fu un sob-

balzo e poi tutto si fermò. Allora l'idea di avvolgere di filo spinato i pattini per garantire un sistema frenante artigianale si dimostrò più che efficace.

Rübneck sganciò la cupola vetrata la quale si aprì con un 'clack' e silenziosamente si portò sul lato sinistro del posto di pilotaggio. Proprio come avevamo imparato all'addestramento, in meno di dieci secondi tutti fummo fuori, con le mitragliatrici posizionate e i fucili puntati.

Ma dov'erano gli altri quattro alianti? Nessuno seppe dare una risposta. Decisi di aspettare per due minuti, ben conscio di che cosa sarebbe successo se non fossero arrivati in tempo i rinforzi. Prima o poi gli inglesi ci avrebbero trovato, ci avrebbero fatto prigionieri, se non fucilati. Eppure, guardando verso ovest, vedevo chiaramente le raffiche delle mitragliatrici, distinguevo a malapena le sagome dei trimotori Ju-52 ed ero più che sicuro che là ci fossero i nostri paracadutisti e che stessero scendendo. Sì, dovevano essere i paracadutisti perché, ogni tanto, i fari inglesi illuminavano di passaggio qualche soldato appeso ad un bianco paracadute. A quel punto mi sorse un dubbio. Guardai l'orologio da polso e vidi che segnava le 02.11. Strisciai fino ad avvicinarmi a Stendaldt e gli chiesi sottovoce che ora fosse. Quello mi rispose: "Sono le 02.11, signor capitano". Ecco cosa non andava: eravamo in anticipo rispetto al resto della formazione. Ma avevamo il fattore sorpresa, visto che nella nostra zona non era stato sparato ancora un colpo. Divisi gli uomini in quattro coppie, ordinai loro di setacciare il settore alla ricerca di eventuali ostacoli che avrebbero potuto intralciare l'arrivo degli altri alianti e di ritrovarsi lì tra un minuto. Rübneck si posizionò con la mitragliatrice pronto a intervenire qualora fosse stato necessario ed io andai in ricognizione, giusto per vedere dove eravamo atterrati. Non fu necessario percorrere chissà quanti metri che mi accorsi, con grande meraviglia, che l'aliante aveva terminato la sua corsa proprio qualche metro davanti all'imponente fortificazione. Fu per un vero miracolo se non ci eravamo schiantati contro la struttura. Diedi una rapida occhiata in giro e non vidi nessuno. Quindi ritornai all'aliante, dove venni raggiunto anche dagli altri uomini. Tutto era rimasto come l'avevamo osservato dalle fotografie, anche se adesso faceva più impressione trovarsi a tu per tu con quei due cannoni da 152 mm. O meglio, quasi tutto era rimasto uguale alle foto. Secondo il rapporto del sergente maggiore Tirpner e dell'Oberfusilier Skola, infatti, sul retro della batteria, dove vi erano l'officina, l'ingresso per i magazzini, le latrine e le baracche per gli artiglieri, vi era un debole movimento. Sicuramente tutto il complesso doveva essere nello stato di massima allerta. Per di più, erano state individuate due mitragliatrici Bren in funzione antiaerea, due Bofors e un pezzo da 94 mm, anch'essi antiaerei. Mancavano ancora tre minuti prima dell'arrivo del resto del Kampfgruppe e uscire allo scoperto sarebbe stata sicuramente un'impresa suicida.

"Avanti" dissi ai miei uomini sottovoce. Avanzammo costeggiando la parete di cemento della struttura e, giunti all'estremità del fianco destro, sbirciai dietro l'angolo. Nessuno. "Via". Avanti, a piccoli scatti, nascosti all'ombra degli edifici di legno lì presenti. Un soldato che uscì dal gabinetto venne assalito, pugnalato e il suo cadavere portato pochi metri dietro le latrine. Nessuno degli inglesi presenti si accorse di qualcosa: erano tutti attirati dal crescendo dello spettacolo pirotecnico che si stava svolgendo sulla costa. In lontananza iniziarono a sentirsi le prime sparatorie, segno che i nostri paracadutisti avevano già fatto amicizia con le guardie del posto.

"Tirpner e Stainkhoff con me. Andiamo a far saltare quel cannone. Tutti gli altri pronti al fuoco di copertura." I due che portavano sulla schiena le cariche cave e l'esplosivo nello zaino si avvicinarono e mi seguirono. Non appena salimmo le scale, però, fummo tutti e tre colti dalla sorpresa: non perché non ci fosse nessuno ad accoglierci con i fucili puntati ma perché il pezzo di artiglieria non era avvolto da una struttura in cemento, come noi avevamo creduto dalle fotografie, ma semplicemente avvolto da un sottile rivestimento di lamiera. Che grandissima fregatura! Se non altro, le cariche cave avremmo potuto utilizzarle per demolire il tetto del bunker principale e per far saltare la porta.

Mi arrampicai sull'estremità superiore del bunker, continuai ad avanzare come un serpente per qualche metro e feci segno ai due di sistemare in un punto preciso la carica cava. Mentre l'esplosivo veniva collocato prestando la massima attenzione a non provocare incidenti, in un centesimo di secondo una lunga ombra scura si proiettò davanti ai miei occhi, come se un'enorme aquila fosse passata sopra la mia testa in quel momento. Di scatto rivolsi l'attenzione al mio orologio ma non feci in

tempo a vedere che ora fosse che si udì un concerto di assi di legno che si spezzavano e filo spinato che si intralciava in qualcosa di metallico. L'effetto sorpresa era svanito? Guardai l'ora: al chiaro di luna, la lancetta delle ore segnava le 2, quella dei minuti era posizionata sul numero 3.

Tirpner mi si avvicinò, caricò l'arma e mi chiese: "Capitano, chi potrà essere stato?"

"Ho paura – gli risposi io – che sia appena arrivato uno dei quattro alianti. Se non altro sono puntuali!" Immediatamente tutti i sospetti divennero certezze. Da una posizione controllata dal nemico furono sparati nel cielo tre razzi illuminanti. In tutto il settore si fece giorno. E proprio poco oltre lo steccato di legno avvolto da una concertina di filo spinato giaceva un aliante, appoggiato sull'ala sinistra. Dietro di esso, contai una decina di figure che correvano verso la nostra posizione. Adesso l'effetto sorpresa era sul serio sparito. Quello fu il segnale della battaglia. "Ehi voialtri! Correte al riparo!". Da parte del nemico ci furono qualche ordine e qualche colpo sparato a vuoto. Poi altri due razzi illuminanti furono lanciati, questa volta con una traiettoria più lunga così che illuminasse anche la batteria. Dalla lunga serie di edifici scuri che distavano neanche 300 metri dal complesso di artiglieria, le due mitragliatrici Bren iniziarono a sparare senza, però, avere una meta precisa. Alla luce dei bengala che guizzavano nel cielo furono ben visibili quei cinquanta soldatini, o anche di più, che uscirono dagli edifici e andarono a occupare le trincee antistanti ad essi. Un plotone intero contro un Kampfgruppe di soldati tedeschi.

Dal punto di vista numerico eravamo piuttosto bilanciati, anche se la situazione che si generò non mi piacque per nulla. "Di corsa!". Io e i due dietro di me scattammo in piedi e corremmo subito all'altro cannone. Aiutai Tirpner a sistemare le cariche esplosive attorno all'anima del pezzo e dietro alla culatta. Proprio mentre stavamo svolgendo il compito, arrivò il sottotenente Warschnauer seguìto dal sottufficiale Evers e dal caporale Krause, imbottiti di esplosivi fin sopra i capelli.

"Capitano! – mi disse meravigliato Warschnauer – Lei cosa ci fa già qui? Credevamo tutti che il suo aliante fosse andato perduto."

"Chiedilo al pilota del Junker che ci ha trainato come mai siamo già qui. E se siamo qui, è tutto merito del sottotenente Rübneck. Comunque sia, vedo che avete con voi un po' di regalini per questi pezzi da museo." Avevo cercato di ironizzare sulla situazione per non far capire agli altri che il comandante del Kampfgruppe nutrisse delle perplessità riguardo all'esito dello scontro a fuoco.

"Affermativo, dove li sistemiamo?"

"Imbottite questo cannone, andate a dare una ripassatina all'altro laggiù e sistemate i detonatori in modo che tutto salti in aria tra quindici minuti. Notizie degli altri alianti?"

"Noi siamo atterrati proprio sotto questo cannone, il quarto e il quinto aliante sono finiti nel cortile recintato qua vicino e quello che era davanti a noi pare che sia finito molto oltre la batteria."

"Sono uomini in gamba e ottimamente addestrati. Sentiranno i rumori della battaglia e arriveranno. Ne sono certo. Ora andate. Via, via!" Saltai giù per ricongiungermi con gli altri e mi ritrovai nel bel mezzo della battaglia. Fiammate, scoppi, raffiche, proiettili che vagavano un po' ovunque e soldati tedeschi che urlavano e si spostavano erano i protagonisti della scena. Subito dopo, dalle quinte, fecero la loro apparizione anche i Bofors, che inutilmente tentarono di provocare qualche perdita al mio reparto. Invece di seguire la strada iniziai a strisciare costeggiando l'alto muro in cemento che separava gli uomini del quarto e quinto aliante da noi. Doveva pur esserci un'entrata da qualche parte. Stavo strisciando nell'erba quando una tremenda esplosione mi fece rotolare di qualche metro. Una nuvola di polvere mi ricoprì e una pioggia di terriccio, scaglie di mattoni e frammenti di muro incandescenti mi si rovesciò addosso, sull'elmetto e sull'uniforme. Mi voltai ancora stordito e intravidi un soldato che vestiva la nostra uniforme; mi venne addosso, con il pugnale nella mano destra e con l'evidente intenzione di farmi fuori. Dietro di lui distinsi altre ombre scure che attraversarono la nube di polvere e oltrepassarono la trincea.

"Capitano Föhn? Che cosa ci fa in quella trincea? Mio Dio, l'avevo scambiata per un *Tommy* e..."

"E tu chi sei?"

"Pioniere scelto Läkern. Claudius Läkern. Reggimento di fanteria Großdeutschland, 43º battaglione del genio. Quinto aliante. Signore, sono mortificato, io..." Benché il crepitio delle nostre mi-

tragliatrici coprisse parte del dialogo, dalla sua voce potei capire quanto fosse spaventato quel soldato.

"E cos'è stata quell'esplosione?"

"Gli ultimi – e si sdraiò giù, vicino al mio fianco – due alianti della formazione sono atterrati nel cortile della Prigione Militare di Dover. Le guardie lì presenti non si erano ancora riprese dal nostro arrivo e grazie a ciò siamo riusciti a fare una dozzina di prigionieri. Abbiamo sentito che qua fuori c'era il finimondo e così il sottotenente Hückel ha deciso di far saltare un pezzo di muro per fare breccia e venirvi incontro. Signor capitano, mi dispiace davvero per..."

"E per cosa?" gli dissi io per tranquillizzarlo. "Guarda il lato positivo: almeno non mi hai accoltellato. Hai mai combattuto prima d'ora?"

"Negativo, signor capitano." Ecco: un novellino. Uno di quei pochi che erano stati scelti come volontari per tutta la Germania e che erano stati inquadrati nelle fila del reggimento d'élite. D'altronde, solo un novellino, preso dall'esaltazione del suo battesimo del fuoco, avrebbe potuto tentare di uccidere un suo commilitone. Nessuno però mi aveva comunicato che nel mio Kampfgruppe ci sarebbero stati anche degli inesperti.

"Bene, allora ho qualcosa per te. Stammi attaccato, muoviti come mi muovo io e porterai a casa la pelle. Ora vieni, seguimi". Balzai fuori e l'altro soldato fece lo stesso. Ci dirigemmo verso una piccola fossa, dove si erano rintanati Rübneck con la sua MG34, Stendaldt e altri due uomini. A causa dei bombardamenti dei giorni precedenti non era una novità trovare il terreno pieno di buche.

"Tu, chi sei?" chiesi a un soldato che stava ricaricando la sua carabina.

"Fuciliere Theodolf Linnhöff, di Bamberga."

"Bene. Tu, Stendaldt e Rübneck venite con me. C'è del lavoro da fare." Uscirono dalla buca e mi seguirono, avanzando al mio ritmo, ben distanti l'uno dall'altro. Di corsa, pronti a buttarsi a terra in caso di esplosioni di bombe a mano e pronti a rispondere al fuoco. Ci portammo sul fianco sinistro della battaglia, ormai lontano dalle sparatorie che si scambiavano i nostri nelle baracche riservate agli artiglieri e gli inglesi nascosti nelle trincee e nella schiera di edifici dall'altra parte della staccionata. Man mano che i secondi passavano, il volume di fuoco del nemico diminuiva a vista d'occhio mentre era inconfondibile il ticchettio regolare delle nostre mitragliatrici. Un insolito "POM-POM-POM-POM" risuonò nell'aria e quattro altrettante esplosioni vicino alle baracche seguirono. Un cannone Bofors era entrato in azione e grazie a ciò fu facile rilevarne la posizione: meno di cinquanta metri a nord-ovest della nostra posizione. Ci avvicinammo strisciando il più velocemente possibile. Dovevamo fare in fretta prima che facesse fuori i nostri o, peggio ancora, abbattesse qualche aliante con a bordo gli uomini del reggimento. Trovammo il cannone, circondato da un riparo in muratura e collegato agli stabili tramite uno stretto camminamento, anch'esso ricoperto di cemento. Poi tutto si svolse in una manciata di secondi: presi due granate e le tirai nella postazione; dopo che queste detonarono, balzammo tutti insieme oltre la protezione in cemento e ci ritrovammo faccia a faccia con quattro artiglieri feriti che gemevano e si lamentavano e con il Bofors. A parte una cassetta di legno contenente scorte di munizioni antiaeree, non trovammo nient'altro. Non c'era traccia di cartucce né di bombe a mano; le uniformi degli artiglieri, se così si potevano definire, apparivano usurate e malconce. Il mio senso dell'ottimismo mi suggerì che, se tutti i soldati che difendevano la Gran Bretagna fossero stati in quelle condizioni, la vittoria sarebbe stata una questione di qualche giorno. Ma alcuni scambi di fucilate mi fecero ritornare alla realtà: la vittoria non sarebbe stata proprio dietro l'angolo.

"Capitano – intervenne Stendaldt – non andiamo a conciare per le feste anche il secondo?"

"Negativo" gli risposi io dopo aver valutato attentamente la situazione. " È troppo rischioso e per di più non abbiamo le sue coordinate precise. Ritirata. Tornate alle postazioni di partenza. Io provvederò a rendere non funzionante questo cannone, qualora gli inglesi tornassero."

Senza che io glielo dicessi, frugarono nelle tasche dei feriti dalle quali raccolsero documenti, fotografie, portafogli e altre scartoffie, poi corsero giù per la strada che conduceva alla postazione di artiglieria costiera. Ciascun uomo si prese in spalla un ferito e si incamminarono insieme lungo la strada asfaltata che portava dritto alla postazione di artiglieria costiera. Io, dovendo mettere fuori uso quel cannone senza cariche esplosive, usai l'ingegno: trascinai la cassa con i colpi vicino al ser-

batoio e all'otturatore, ne tolsi uno e al suo posto ci posizionai le mie ultime due granate e riposi accuratamente il proiettile sopra di esse. Tirate le cordicelle, saltai fuori dalla postazione e mi gettai nel prato lì vicino. Udii un tremendo fracasso accompagnato da rumori di metallo che andava in pezzi mentre un grande lampo illuminò la zona circostante. Balzai in piedi e corsi come un disperato verso la zona amica quando qualcuno mi saltò addosso e mi buttò a terra. Era Rübneck che mi disse con voce affannata: "Signor capitano, stia giù! Qui sta per saltare tutto in aria!". Mi misi le mani sulle orecchie, con le dita che passavano sotto l'elmetto, e alzai gli occhi per assistere alla detonazione degli esplosivi precedentemente piazzati da Warschnauer e dagli altri due. Quello che seguì fu senz'altro il più grande e affascinante spettacolo di fuoco e fiamme che mi ricordò tanto i fuochi d'artificio della notte del 31 dicembre 1939. D'altronde, 450 kg di esplosivo di vario tipo non potevano non provocare un tale effetto. Ancora una volta, le cariche cave fecero il loro lavoro sventrando il tetto del grande bunker e scardinando le porte metalliche all'ingresso. Quando due uomini andarono in perlustrazione, non trovarono anima viva lì dentro. Anzi, portarono fuori un ufficiale gravemente ferito all'addome ma non riuscirono a spingersi troppo in là poiché il collasso della parete superiore aveva bloccato tutti i passaggi. Il potere distruttivo delle cariche cave era un qualcosa di terribilmente devastante."

Alle ore 02.30, le quattro cariche detonarono in un effetto domino, sventrando i tetti dei bunker, uccidendo tutti coloro che si erano rintanati all'interno e deformando in maniera permanente le canne dei due pezzi da 152 mm. La Langdon Battery aveva cessato di esistere nell'arco di un quarto d'ora. Mentre le fiamme ardevano ancora, planarono più silenziosi che mai gli alianti con a bordo parte del reggimento Großdeutschland che atterrarono nei terreni retrostanti i grandi edifici dentro ai quali si erano barricati i difensori della Langdon Battery. Distratti dalle sparatorie, gli inglesi non si accorsero affatto di essere circondati. Quando, però, si stupirono di vedere altri tedeschi comparire alle loro spalle, non esitarono due volte a obbedire agli invasori che fecero cenno con le braccia di gettare le armi. Tra di loro vi erano anche gli artiglieri che operavano al secondo cannone Bofors. Perché? Perché non erano a maneggiare il loro pezzo d'artiglieria, pronti a colpire gli alianti o i Fi-256? Perché, come si seppe dopo dai prigionieri, il distaccamento del reggimento Green Howards che difendeva i casotti aveva subìto troppe perdite per opera delle pallottole tedesche e così agli artiglieri fu ordinato di prendere un fucile e delle munizioni e diventare semplici fucilieri. Su 79 uomini iniziali, i tedeschi seppellirono 34 morti, accolsero 12 feriti e imprigionarono i restanti sopravvissuti.[3]

Ma per il Kampfgruppe Föhn il lavoro era tutt'altro che finito. Per poter raccogliere quante più informazioni possibili prima che i battaglioni del Großdeutschland facessero razzia, Föhn e altri due suoi uomini setacciarono i cadaveri del nemico e presero due prigionieri con loro. Offrendo sigarette e gallette secche ottennero l'ubicazione precisa del pezzo antiaereo da 94 mm che aveva fatto capire di non voler restare esente dai combattimenti; perlustrando nelle tasche delle divise dei caduti inglesi, invece, rinvennero una cartina abbastanza dettagliata della zona, sulla quale era anche segnata la fitta rete di tunnel sotterranei che portavano al posto di osservazione situato dentro le scogliere sopra la Baia di Langdon, al molo orientale del porto di Dover e all'omonimo castello. Non volendo sparpagliare le forze né sprecare munizioni, Föhn si mise in testa a un pugno di uomini, si intrufolò attraverso le zigzagate gallerie e giunse al suo obiettivo. I pochi serventi presenti, banalmente armati di pistole e armi bianche, si lasciarono disarmare dai tedeschi prima di essere condotti, assieme ai loro commilitoni, nella prigione. Anche il pericolo che la flotta d'invasione venisse avvistata svanì quando alcuni soldati del Kampfgruppe andarono a insediarsi nelle posizioni precedentemente tenute dagli inglesi. Ma Föhn si guardò bene dal parlare della recente scoperta, limitandosi a riferire al comandante del reggimento che alcuni suoi uomini avevano neutralizzato con lanci di bombe a mano alcuni riflettori incassati nella scogliera, mentre una squadra di cinque aveva conquistato con un assalto all'arma bianca la postazione antiaerea da 94 mm.

Von Stockhausen presentò le sue scuse per il ritardo avvenuto sui campi d'aviazione e si complimentò con Föhn per l'eccellente azione appena compiuta, mentre gli uomini del Kampfgruppe approfittarono del momento di transizione per riposarsi prima di iniziare a fortificare la zona circostante. Le compagnie del reggimento Großdeutschland, man mano che arrivavano tramite il ponte

aereo dei Fi-256, si misero in marcia verso la città di Dover con in testa l'obiettivo di distruggere il maggior numero di postazioni fortificate e antiaeree, sia per confondere ancora di più le difese inglesi sia per evitare che gli artiglieri nemici facessero troppa pratica esercitandosi ad abbattere gli aerei da trasporto con a bordo le vitali casse di forniture per i paracadutisti.

Assai più disordinate e confuse furono le operazioni del 22º battaglione del genio, nonostante le operazioni di sgancio e di atterraggio si svolgessero in concomitanza con quelle del Kampfgruppe Föhn. Molti piloti di alianti rimasero confusi dal bombardamento, che in questo caso ebbe solamente l'effetto di allarmare i soldati del presidio di Shorncliffe che difendevano le scogliere. Per di più, molti velivoli oltrepassarono i punti di atterraggio stabiliti di quasi 300 metri mentre un ristretto numero di altri andò perduto o a causa della contraerea, che lottava disperatamente in mezzo a quella pioggia di granate dei grossi calibri tedeschi, o a causa di incidenti, come accadde per un aliante carico di materiali da demolizione che andò a schiantarsi contro la Dover Priory Rail Station, demolendo l'edificio e uccidendo brutalmente i suoi occupanti.

I soldati della Guardia Irlandese che presidiavano la Western Heights si trovavano già da parecchi minuti in allerta, ossia da quando avevano sentito per la seconda volta i rintocchi delle campane. Non ci fu da stupirsi, infatti, se le sentinelle individuarono gli alianti quando questi sorvolarono bassi sulle loro teste e richiamarono gli altri soldati ai loro posti. I proiettori iniziarono a illuminare i cortili interni alle mura e, non appena ne individuavano uno, partivano le raffiche delle armi automatiche.

Andando avanti così, nel giro di dieci minuti, 8 dei 20 alianti atterrati nelle Western Heights furono ridotti in una mistura di sangue e metallo mentre gli equipaggi di altri cinque fecero il possibile e tentarono l'impossibile per raggiungere i cannoni della Citadel Battery. Ma fu tutta una fatica sprecata assieme a tante munizioni buttate via. Ad ogni passo i tedeschi dovevano guardarsi intorno a trecentosessanta gradi e, quando si trovavano fra di loro, avanzavano schiena contro schiena. I veri problemi, e di questo se ne resero conto, consistevano nel fatto che erano circondati e, trovandosi dentro una fortezza, non avrebbero potuto richiamare l'attenzione di nessuno, per di più senza equipaggiamento radio per richiedere il supporto dell'artiglieria. Visto che a ogni assalto per fare breccia e raggiungere i cannoni almeno un quarto dei partecipanti non sopravviveva, i tedeschi preferirono combattere fino all'ultimo colpo. Nessuno di loro si arrese e insieme impegnarono la Guardia Irlandese per oltre mezz'ora. I restanti 7 alianti, invece, atterrarono troppo oltre e furono abbattuti dai cannoni contraerei a Farthingloe, Buckland e alla fattoria Frith. Il risultato di quell'azione, però, servì solamente a rilevare la posizione dei pezzi ai soldati del reggimento Großdeutschland che, nel giro di mezz'ora, raggiunse e distrusse la batteria della terza località, distraendo i serventi delle altre due in maniera da permettere l'arrivo incolume del grosso del 22º battaglione. Tuttavia, le Western Heights restavano saldamente in mano agli inglesi, così come la Citadel Battery; inoltre, gli altri cannoni puntati contro la Manica non furono minimamente sfiorati dalla carneficina che si svolse vicino ai loro artiglieri. D'altronde, la dea bendata aveva aiutato il Kampfrguppe Föhn e non poteva essere in due posti diversi nello stesso momento.

Tra il sobborgo di Aycliff e le Abbot Cliff, gli alianti arrivarono proprio quando i cannoni del Passo di Calais avevano cambiato direzione di tiro ma, nonostante ciò, inizialmente non ci fu nulla che andò per il verso giusto. Al di là del fatto che poco meno della metà degli aeromobili atterrò oltre il limite previsto, i plotoni del presidio di Shorncliffe che difendevano le cime delle scogliere, i vari soldati e i civili armati si ripresero quasi subito dallo shock provocato dal cannoneggiamento e non accolsero con molta gioia i nuovi arrivati. Persino molti componenti dei Royal Observers, come Martin Higgins, si improvvisarono come volontari miliziani.

"Quella rintronante pioggia di bombe era finita ma ormai era più che evidente che qualcos'altro stava per arrivare. Mi ero portato il binocolo agli occhi e stavo osservando con il cuore alla gola le acque della Manica, ancora calme, mentre nel cielo si udivano i rumori dei motori. Fu in quell'istante che sentii una folata di aria fresca che mi investì il volto. Di scatto alzai lo sguardo e mi parve di vedere, proprio sopra di me, tante ombre nere che assomigliavano vagamente ad una 'T'. Non poteva essere la mia immaginazione perché anche Mark ne avvistò alcune. Provai a comunicare con il telefono da campo ma non si sentiva niente al ricevitore, segno evidente che la linea

era stata interrotta in uno o più punti. Balzai fuori dal posto di osservazione e salii sopra per vedere meglio che cosa stesse succedendo, anche se già me lo sentivo che quella sarebbe stata la volta buona per incontrare i tedeschi. Non mi servì il binocolo per vedere tante persone indistinte che si muovevano dietro di noi e non ci volle una scienza per capire, da come parlavano, che erano tedeschi. In quel momento, probabilmente dalla cittadella, iniziò a esserci un po' di fermento al quale si mescolarono le sparatorie. Poi, anche sulla cima delle scogliere imperversò la confusione. Preso dall'esaltazione, estrassi il mio revolver e iniziai a sparare alla cieca contro tutto ciò che si muoveva. Qualcuno, però, doveva avermi individuato poiché non feci in tempo a saltare giù dalla costruzione in cemento che una pallottola mi raggiunse la spalla destra e mi fece cadere a terra. Mark mi raggiunse subito, mi strappò la pistola e la buttò chissà dove. Mi disse di stare tranquillo, che mi avrebbe portato via, ma io avvertivo troppo dolore e urlavo come un disperato. Due soldati che indossavano uniformi tedesche si avvicinarono a Mark e gli puntarono contro i fucili. Lui si inginocchiò, portò le mani dietro la testa e fece capire a quelli, gesticolando, che io ero ferito. Allora i due si avvicinarono a me, mi guardarono per un po' e parlottarono tra di loro, mentre tutt'intorno a me risuonavano gli spari dei nostri fucili e delle loro mitragliatrici. Il mio corpo stava iniziando a tollerare la presenza del proiettile nella spalla ma io non opposi più resistenza e chiusi gli occhi. Quando mi svegliai, mi ritrovai sotto una tenda, con Mark al mio fianco, seduto su una sedia che mi fissava. La spalla non mi faceva più male, il colpo non c'era più. Era presente solamente una bendatura. Voltai il capo alla mia sinistra e vidi un tedesco che aveva tutto il braccio fasciato mentre davanti a me sentii due dei nostri che parlavano sottovoce. Mi ci volle un po' a capire che mi trovavo dentro un ospedale da campo allestito dagli invasori."

Martin Higgins fu davvero fortunato a ricevere assistenza medica perché molti dei suoi commilitoni non lo furono altrettanto. I genieri del 22º battaglione si resero conto che le zone d'atterraggio non erano quelle previste ma ciò permise loro di guadagnare qualche minuto di tempo per organizzare l'assalto alle scogliere. Con le mitragliatrici che rispondevano al fuoco proveniente dalla cima di quei dirupi, i soldati armati di pistole mitragliatrici, bombe a mano e lanciafiamme si avvicinarono quanto più possibile alle postazioni inglesi per poi svelare la loro presenza scaricando una valanga di fuoco sui difensori. Gli LDV che difendevano Aycliff, assieme ai solati soldati del presidio di Shorncliffe, riconobbero subito la loro inadeguatezza di fronte ai tedeschi e fuggirono dentro la cittadella, dove la loro presenza fu tutt'altro che respinta. Quando si accorsero, però, che i tedeschi si stavano impegnando nel neutralizzare la batteria contraerea a Farthingloe, non solo non reagirono ma richiamarono entro le mura due plotoni che stavano di guardia sulle Shakespeare Cliff, rigettandoli in battaglia poco dopo.

Altrove, gli inglesi resistettero in media una decina di minuti prima di venire sopraffatti dalla superiorità numerica dei tedeschi. I capisaldi britannici furono messi a tacere con l'uso dei lanciafiamme mentre gli artiglieri della Lydden Spout Battery non gettarono la spugna, combattendo fino all'ultimo respiro, fino all'ultima cartuccia. Due battaglioni del 21º reggimento dei paracadutisti, assieme a una compagnia dei Brandeburghesi, arrivarono giusto in tempo per veder saltare in aria i tre cannoni da 6 pollici che avrebbero minacciato l'arrivo della 1ª divisione da montagna.

Per le ore 03.00, le cime delle scogliere, ad eccezione dell'area di fronte ad Aycliff, erano saldamente in mano tedesca mentre il reggimento Großdeutschland improvvisò delle azioni per neutralizzare le ultime batterie antiaeree nei dintorni di Dover e procedette con l'espansione del fianco orientale della testa di ponte. Partendo dalle rovine della Langdon Battery e arrivando fino Whitfield, il reggimento d'élite aveva sbarrato tutti gli accessi orientali a Dover e, dopo aver costretto i difensori della Duke of York's Royal Military School ad andare via, sembrò minacciare la città stessa.

La reazione inglese

Pochi minuti prima che iniziasse il blackout delle comunicazioni, alle 02.34 Liardet fu informato da Britten che dei paracadutisti tedeschi erano atterrati nella zona della 1ª brigata 'Londra'. Il mittente specificò in più che si trattava di fantocci e si preoccupò di inviarne uno ad Ashford, sede del quartier generale della 1ª divisione di fanteria 'Londra'. Mentre esaminava attentamente la sagoma

di quel manichino, rimase però sorpreso quando una staffetta mandata per conto di Bennet gli recapitò un telegramma scritto a mano e firmato personalmente dal generale: "Il I battaglione London Rifle Brigade è entrato in contatto con il nemico tra Etchinghill e Newington. È confermato che si tratta di paracadutisti tedeschi. L'unità ha tentato di sfondare ma ha subìto pesanti perdite ed è stata costretta a ritirarsi più a nord. Urgono rinforzi immediati prima che sia troppo tardi."

Liardet, trovandosi immediatamente con l'acqua alla gola, dubitò che i tedeschi incontrati dal LRB fossero parte di una manovra diversiva e decise di trasferire la 1ª brigata 'Londra' a sud, in maniera da rinforzare l'unità sorella. La notizia raggiunse immediatamente Britten che mobilitò subito la sua unità, anche se dovette aspettare le 04.00 prima che tutti e tre i battaglioni fossero pronti a partire. Quando si mossero in direzione di Folkestone e Dover, un'altra difficoltà si aggiunse alla mole di quelle esistenti: gli abitanti delle città, atterriti dal suono delle campane e dai sinistri rumori degli scontri, avevano deciso di abbandonare i loro averi e fuggire nell'entroterra. Tutti i centri abitati del Kent meridionale si spopolarono nell'arco di un'ora e le strade, come in Belgio e Francia, si intasarono di automobili, camionette e di sterminate colonne di fuggiaschi. L'amministrazione civile diede prova di non essere in grado di fornire qualsiasi tipo di aiuto né tantomeno di gestire una fuga così improvvisa. Spesso i profughi non avevano una destinazione precisa e ciò non fece altro che provocare ulteriori scompigli e abbattere ancor più il morale della popolazione.

Coloro che si spostavano con i propri veicoli riuscirono a portarsi via anche qualche bene di prima necessità come razioni di cibo, qualche indumento o altri oggetti minori e raggiunsero le più disparate località ancora lontane dalla prima linea. Quelli che, invece, si mossero a piedi, oltre a provocare ingorghi e rallentamenti tra le colonne di soldati che a fatica si spingevano verso sud, furono meno fortunati poiché, all'alba, furono colti dai caccia tedeschi. Nonostante ancora nessuno sapesse cosa sarebbe accaduto di lì a poco, i primi segnali del malcontento della popolazione iniziarono a spuntare come funghi su un tronco marcio e a poco servirono le parole gentili dei soldati, i quali promisero che non solo avrebbero eliminato la minaccia dei paracadutisti ma che sarebbero riusciti anche a ributtare i tedeschi in mare, qualora questi fossero sbarcati. Ma tra il dire e il fare, in quel caso, c'erano parecchie ore di marcia e, procedendo a ritmi così lenti, la 1ª brigata 'Londra' non avrebbe raggiunto la propria destinazione se non nel pomeriggio del 19.

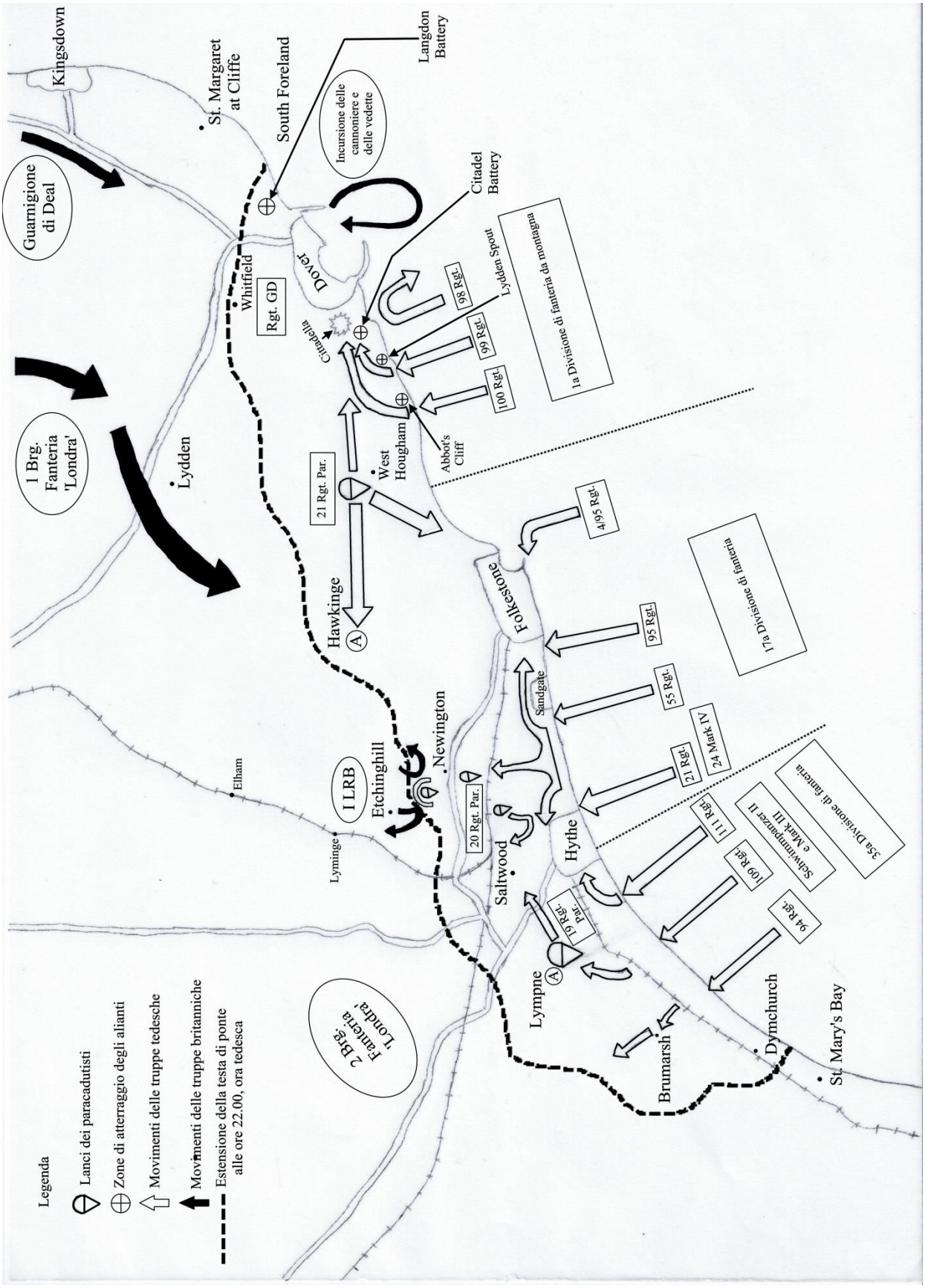
Nel frattempo Liardet, preoccupato per l'incessante flusso di informazioni riguardanti avvistamenti di paracadutisti su tutto il Kent, telefonò direttamente a Ironside notificandogli che "c'era qualcosa di grosso in pentola che bolliva": non riuscì, però, a specificare cosa fosse poiché la linea si interruppe. Peggio ancora, quest'ultimo non fu pienamente convinto riguardo a ciò che aveva appena udito per due ragioni: primo, i tedeschi non possedevano e non sarebbero mai arrivati ad avere così tanti paracadutisti e aerei da trasporto truppe in grado di lanciarli su tutto il Kent; secondo, sulla base dell'esperienza in Olanda e Norvegia, le operazioni delle truppe aviotrasportate erano avvenute di giorno o almeno con il sorgere del sole. Per Ironside, quindi, era semplicemente impossibile che i tedeschi avessero tentato l'esperimento dei lanci notturni. Tuttavia, per scrupolo, allertò Dowding e gli fece capire che la RAF sarebbe dovuta intervenire per fare qualcosa nella contea sud-orientale dell'Inghilterra. Detto, fatto.

I rapporti dell'arrivo dei paracadutisti fecero, invece, rizzare immediatamente i piloti del 151º Squadrone, equipaggiato con i Defiant adibiti alla caccia notturna, e di seguito tutti coloro che avevano recuperato le forze in quel lasso di tempo. Ancora mezzi assonnati, gli avieri del 10º e dell'11º Gruppo si precipitarono verso i primi apparecchi che trovarono a portata di mano, decollarono e raggiunsero in tutta fretta i cieli del Kent, pronti a dare inizio a uno dei più furibondi scontri mai avvenuti prima d'allora.

Nel frattempo, anche i 24 Blenheim del Comando Bombardieri, quelli che furono selezionati per eseguire le operazioni di anti-invasione, e gli aerei ancora in grado di volare del Comando Costiero furono approntati e ai loro equipaggi fu ordinato di perlustrare lo Stretto di Dover alla ricerca della flotta da sbarco. Senza bisogno di ulteriori informazioni, molti intuirono che quella sarebbe potuta diventare una missione di non ritorno.

Un aliante DFS 230

Paracadutisti tedeschi in azione sul suolo britannico. La mitragliatrice MG34 (arma in dotazione al soldato in primo piano a sinistra), leggera e maneggevole, garantiva alle squadre una solida base di fuoco, grazie a un caricatore da 50/75 cartucce o un nastro da 50/250 colpi. Il suo unico grande difetto stava nel fatto che era un'arma troppo perfetta. L'alta qualità del design e della finitezza significarono processi di produzione lenti, lunghi e rigidamente precisi, a tal punto che ben cinque stabilimenti (in modo particolare quelli della Mauser Werke) furono adattati alla produzione di MG34 e alle varie parti meccaniche che costituivano l'arma.



Lo sbarco dal cielo e dal mare, 19 luglio

XII – L'OFFENSIVA DAL MARE

Aspettando l'ora X

Da burrascose e capaci di trascinare nelle profondità il naviglio, le acque della Manica si erano placate non appena i vascelli della Flotta di Trasporto A avevano fatto il loro anelato ingresso nello Stretto di Dover. Perfino il vento frizzante aveva ridotto la sua velocità trasformandosi in una leggera brezza. Sembrava che la Natura si stesse ammansendo di fronte alla lenta avanzata delle imbarcazioni tedesche, quasi temesse una reazione violenta da parte degli invasori. Sebbene i mezzi anfibi procedessero alla modesta velocità di due nodi sopra quella tavola d'acqua, i soldati a bordo di quell'agglomerato di mezzi da sbarco avevano iniziato a manifestare preoccupanti sintomi di pessimismo accompagnati da crisi di nervi. Se n'erano accorti gli ufficiali e i sottufficiali: sempre vicini ai loro uomini, avevano invano tentato di tranquillizzarli, specialmente ogni qualvolta i giganti del Passo di Calais facevano tremare il terreno e i soldati abbassavano di scatto la testa, se non si appoggiavano direttamente alla parete dell'imbarcazione o contro gli altri.

Il fischio delle granate e il tonfo dei loro atterraggi erano la causa dei commenti terrorizzati che partivano da qualche soldato: "Adesso arriva da noi, arriva da noi… questa ci prende…"; i comandanti rispondevano dicendo che si sarebbero dovuti preoccupare se avessero sentito i fischi provenire dalla prua delle navi e non dalle loro spalle. Quando il bombardamento cessò, il pessimismo tra i soldati iniziò pericolosamente a prendere il sopravvento e, per contrastarlo, iniziarono a parlare di tutt'altro all'infuori della guerra, del loro compito, dei pericoli che avrebbero dovuto affrontare una volta che fossero scesi da quella barca. Tentarono in tutti i modi di allontanare dalla mente i pensieri negativi sostituendoli con rosee prospettive di cosa avrebbero fatto una volta terminato il conflitto. I comandanti, intuendo lo scopo delle loro conversazioni, concessero ai loro uomini l'opportunità di sfogarsi chiacchierando.

Nulla, però, fu fatto quando i segnali del mal di mare si fecero intensi: le compresse per tamponare quella sensazione di disturbo avevano esaurito il loro effetto tra i soldati delle due divisioni provenienti dai porti belgo-olandesi a causa del lungo viaggio che avevano dovuto percorrere, mentre i fanti della 35ª divisione di fanteria si mostrarono così spavaldi che rifiutarono i consigli dei medici con il risultato che, a meno di cinque minuti dalla partenza, in molti sorse l'ansia e ad altri la nausea. Chi proprio non ce la faceva più, cercava di sporgere la testa oltre il parapetto e rigurgitava nel Canale tutto quello che aveva ingerito per cena.

"Nei miei trentacinque anni di vita – scrisse il soldato Immanuel Rübersdorfer della 17ª divisione di fanteria – avevo avuto i miei alti e bassi ma sicuramente quello fu il periodo peggiore. Stipati come cibo in scatola pronto per essere spedito oltre il Canale. Così erano i soldati vicino a me e così ero io. Ogni tanto qualcuno si accasciava a terra e veniva fatto rialzare dai compagni vicini a forza di schiaffi sulle guance. Io dovevo considerarmi un privilegiato poiché ero quasi in fondo all'imbarcazione e vicino alla parete, in maniera da appoggiarmi tutte le volte che non fossi stato bene. Furono tante e oserei dire troppe. Sembravamo una squadra non di soldati ma di ubriachi moribondi. Coloro che stavano per vomitare lo facevano capire poiché emettevano degli strani versi, aumentavano la frequenza respiratoria e venivano aiutati dai loro vicini a sporgersi. Il mal di mare ci stava torturando tutti e fu ancora più preoccupante quando il comandante a bordo ci fece sapere che non erano più disponibili i farmaci contro quell'agonia. Quel viaggio devastante attraverso le acque nere della Manica sembrava senza prospettiva di fine. Mancava solamente Caronte e poi avrei potuto dire di essere veramente diretto all'inferno. Per non parlare dell'equipaggiamento… Durante le esercitazioni di sbarco, avevamo indosso un ingombrante giubbotto di salvataggio gonfiabile che ci avvolgeva torace, addome e schiena e che avrebbe dovuto farci restare a galla nel caso qualcosa fosse andato storto. Fu solamente a bordo della nave che mi resi conto che nessuno di noi indossava quel grosso salvagente: quando chiesi il perché, un sottufficiale mi rispose che non ne avremmo avuto bisogno. Quando un tuo superiore ti dava delle risposte così generiche, potevi considerarle affidabili per un cinquanta per cento. L'unica cosa che mi sollevò parzialmente il morale fu alzarmi sulle punte e scoprire che i passeggeri della barca con me a bordo non erano gli unici a patire così tanto."

Ci fu chi superò con successo quella crisi e chi non ne soffrì affatto, ma si trattava comunque di un numero ristretto di esemplari, quasi uno su trenta. Infine, in mezzo a quella bolgia di diffidenti e quasi sbandati, vi erano quelli irrequieti che non facevano altro che aumentare l'ansia nei loro compagni con le domande: "Quanto manca?", "Tra quanto arriviamo?", "Riusciremo?" e simili. Solamente con la minaccia di mandarli davanti alla corte marziale, i loro superiori riuscirono a mettere a tacere anche gli spiriti più irrequieti. Ma fu il passare del tempo che riuscì a far estinguere tutte le preoccupazioni tra i soldati, senza, però, porre rimedio al mal di mare: man mano che l'ora X si avvicinava, i tedeschi sapevano che si stavano appropinquando sempre di più alle coste del Kent e, incitati dai loro comandanti, presero coscienza di quanto importante fosse il loro compito. Rimessa in circolo l'adrenalina, soffocate le paure, caricati i fucili e preparate le bombe a mano, i soldati furono più pronti che mai a intraprendere quell'avventura che avrebbe avuto una portata storica. I veterani, per rincalzare l'ottimismo, continuavano a ripetere che quello sarebbe stato il giorno in cui tutti avrebbero dimostrato ciò che era stato insegnato loro durante l'addestramento. I novellini, invece, si autoconvinsero che quello sarebbe stato uno sbarco come quelli che avevano ripetutamente eseguito nel mese di giugno con l'unica differenza che davanti a loro vi sarebbe stato un nemico. Un nemico sì armato ma ritenuto da tutti debole, con armi antiquate, male addestrato, in inferiorità numerica, privo dell'energia necessaria ad assorbire per intero la capacità di penetrazione dei tedeschi e con il morale a terra.

In quella situazione le tre divisioni della 16ª Armata si preparavano a mettere piede sul suolo britannico.

Problemi durante la navigazione

Quasi sullo stesso livello dei soldati si trovavano i marinai che avrebbero dovuto portare i convogli con a bordo le truppe nelle destinazioni indicate. Ma una serie di problemi si verificò già a partire dalle prime ore dopo la partenza.

Per evitare confusione, la 1ª divisione da montagna si era imbarcata sulle *Seeleichter* e le scale espandibili per scalare le scogliere erano state riposte sopra alcune *Schuten* mentre la 17ª divisione di fanteria venne caricata a bordo delle più grandi *Schiffe*, delle *Flossack* o dei pescherecci modificati. Tuttavia, fu proprio durante il trasferimento dai porti compresi tra Dunkerque e Rotterdam che le imbarcazioni si mischiarono tra loro, a causa della fretta che i marinai avevano avuto nel raggiungere il punto d'incontro stabilito. Kleikamp s'immaginò quale confusione ne sarebbe derivata sulle spiagge se i montanari fossero sbarcati sulla sabbia e i soldati della 17ª si fossero trovati davanti le alte scogliere. Quel pensiero fu sufficiente a indurlo a rimettere in ordine le formazioni prima di raggiungere il punto d'incontro con la Flotta di Trasporto B. Le manovre per separare in due gruppi omogenei delle navi si svolsero con un ritmo piuttosto lento poiché i marinai non volevano provocare giramenti di testa ai loro passeggeri, né auspicavano di speronare un'altra nave. Quando i due convogli furono distinti, Kleikamp sollecitò i suoi uomini ad aumentare di poco la velocità perché non sarebbe voluto arrivare in ritardo al punto d'incontro. Ma le imbarcazioni, con tutto il loro carico a bordo, diedero segni scarsi di collaborazione e la Flotta di Trasporto A raggiunse il centro di raccolta appena quattro minuti in ritardo rispetto al previsto.

Quando le due flotte s'incontrarono anche con la scorta e le navi da guerra, iniziarono la navigazione in direzione dell'Inghilterra ma, a quel punto, un altro problema venne a galla: come fare per mantenere in ordine i convogli? Alcuni marinai dai nervi un po' fragili e consci del prezioso carico che avevano a bordo si lasciarono prendere dal panico e fecero molta fatica per governare i mezzi da sbarco, accelerando involontariamente la comparsa dei sintomi del mal di mare dei loro passeggeri. La maggior parte di essi, però, riuscì a mantenere il sangue freddo e s'ingegnò nel trovare una soluzione alla questione: i timonieri delle navi che si trovavano in testa alla formazione decisero di seguire i dragamine che aprivano loro la strada, altri fecero riferimento ai segnali luminosi lanciati a intervalli regolari dai cacciatorpediniere per indicare la loro posizione ai trasporti.

Gli spostamenti più difficili furono quelli riguardanti le grosse *Schiffe* della Flotta di Trasporto B, alle quali erano state agganciate con delle particolari gru le veloci *Pioniersturmboot 39* a loro volta riempite di genieri pronti a dirigersi su eventuali ostacoli per rimuoverli. Poiché le imbarca-

zioni più piccole erano state semplicemente appese e sarebbero state calate in acqua tramite delle funi, i marinai avrebbero dovuto virare molto lentamente in maniera da non sballottare troppo gli occupanti. Anche le *Prähme* con a bordo i carri-sommozzatori si rivelarono delle bestie da domare: a causa delle loro dimensioni particolarmente grandi (ciascuna, infatti, aveva a bordo tre Panzer III o due Panzer IV) e del loro peso, i navigatori, per restare in linea con il corpo della flotta anfibia, dovettero stabilizzarsi su una rotta all'incirca rettilinea poiché, per far voltare le imbarcazioni, avrebbero dovuto ridurre al minimo la velocità, che già era bassa di suo.

Un ulteriore problema sopraggiunse per il trasporto dei *Schwimmwagen II*. A von Fischel non servivano lezioni di meccanica per intuire che i motori dei carri leggeri sarebbero stati sottoposti a sforzi eccessivi con conseguente rischio di guasto durante la traversata e così risolse la questione raggruppando 26 *Landwasserschlepper* in maniera tale da agganciare la prua dei galleggianti a bordo dei Panzer II e da rimorchiarli fino a 400 metri dalla costa, dove sarebbero stati sganciati e avrebbero proseguito per conto loro. Fu, però, un grave sbaglio sistemare i rimorchiatori in fondo alla colonna poiché, data la loro naturale lentezza, sarebbero arrivati sul punto di sgancio molto in ritardo rispetto ai tempi previsti. Ad aggiungersi a tutto questo ci fu una svista da parte del capitano della motovedetta che guidava le *Prähme* con a bordo i carri-sommozzatori: a causa di un piccolo errore nel calcolo della rotta, il comandante diresse progressivamente la sua nave ad est di Hythe, invece che puntare verso l'ampia spiaggia tra Hythe e Dymchurch. Le barche con a bordo i 24 Panzer IV, di conseguenza, furono trascinate non più nel settore della 35ª divisione di fanteria bensì in quello della 17ª.

Quando all'alba gli uomini di bordo se ne resero conto, ormai era troppo tardi per fare dietrofront.

Nonostante la mancanza di luce, il rischio di venire attaccati e la paura dei marinai che la Manica potesse agitarsi all'improvviso, tutti svolsero i compiti per i quali erano stati addestrati sfruttando tutte le proprie capacità. Il coraggio e la perizia dimostrati nell'affrontare quell'impresa diedero i loro frutti quando, allo spuntare dell'alba, gli equipaggi delle navi e i soldati a bordo si resero conto che erano sulla giusta via, quando i natanti più avanzati comunicarono che avevano individuato da lontano la spiaggia dell'Inghilterra meridionale. La presenza dei cacciatorpediniere e l'avvistamento delle grosse navi da guerra rincuorarono i soldati tedeschi inducendoli a credere che, se lo sbarco non fosse andato come previsto, perlomeno avrebbero avuto un robusto appoggio dal mare: la vicinanza così ridotta al litorale ostile, al contrario, fece preoccupare alquanto i marinai poiché a quelle distanze sarebbe stato molto più difficile concentrare il fuoco.

Uno scontro mordi e fuggi

Coloro che per primi presagirono la presenza del nemico furono gli equipaggi dei pattugliatori ausiliari (le *Auxiliary Patrol Boats*), esperti marinai che da intere generazioni conoscevano a memoria ogni metro cubo d'acqua del Canale. Esattamente come gli osservatori sulla cima delle scogliere, questi uomini avevano passato le notti, a partire dalle prime di luglio, a navigare avanti e indietro per lo Stretto, ben svegli e con gli occhi bene aperti, pronti a dare l'allarme alle unità della Royal Navy non appena avessero incontrato il nemico. A partire dalla notte tra il 15 e il 16, l'Ammiragliato giudicò possibile qualsiasi notte successiva quella buona per una traversata della Manica. Per due notti consecutive, gli equipaggi dei pattugliatori avevano rischiato la pelle avvicinandosi pericolosamente nelle acque controllate dai tedeschi, in attesa di qualche movimento sospetto che non ci fu mai. Poi, nella mattinata del 18, i due sottomarini che pattugliavano lo Stretto, il *Narwhal* e l'*Oxley*, notarono un eccessivo traffico di navi provenienti dal Mare del Nord e costeggianti il litorale – la Flotta di Trasporto A – e ritornarono immediatamente alle rispettive basi per fare rapporto. Nella notte tra il 18 e il 19, pochi minuti dopo il sorgere della luna, anche agli equipaggi dei pattugliatori riferirono che lungo la costa vi erano troppe luci, troppi movimenti e troppe navi. E il capitano Peter Thornhill fu il primo a entrare in contatto con la flotta tedesca quando si trovava a bordo della motovedetta *Polar Bear*:

"Ero a circa dieci miglia dalla costa, a una velocità di sette nodi, su una rotta non proprio ben stabilita in quanto dovevo tenere sotto controllo il tratto di mare tra Hythe e Dymchurch. Avevo ap-

pena completato la virata quando vidi in lontananza quattro navi. Senza dubbio erano tedesche poiché in quelle acque navigava solamente la mia barca. E dal momento che ero solo, che senso avrebbe avuto attirare su di me l'attenzione? Mentre manipolavo il timone per tornare indietro, presi la radio e provai a mettermi in contatto con qualche imbarcazione nei paraggi: "Qui è il pattugliatore *Polar Bear*. Abbiamo avvistato delle imbarcazioni nemiche che si muovono in direzione della costa meridionale. Qualcuno mi riceve? Passo". Ma nessuno rispose all'apparecchio. "Motosiluranti dei *Jerry*!" gridò di punto in bianco il 'Falco', il soprannome che avevo dato ad Andrew, la vedetta, a causa della sua eccellente vista. Sette contro uno non sarebbe stato leale ma anche restare lì a farsi silurare non sarebbe stato da furbi."

L'allontanamento del *Polar Bear*, da un lato, permise ai tedeschi di sbarcare inosservati e dall'altro favorì i genieri nel riportare indietro le imbarcazioni senza provocare sospetti.

Non fu nemmeno necessario che il pattugliatore capitanato da Thornhill rientrasse a Dover poiché, dopo la fine della devastante pioggia di proiettili, tutte le motovedette di stanza nei due porti che si affacciavano sullo Stretto si precipitarono di corsa in mare, accompagnate da 7 torpediniere alle quali si aggiunsero 3 cacciatorpediniere che avevano lasciato Portsmouth per seguire un posamine che aveva tentato di occludere il passaggio ad est dell'Isola di Wight. A sole otto miglia dalla costa, gli inglesi entrarono di nuovo in contatto con i natanti tedeschi che, quella volta, però, erano molto più numerosi.

"Ancora Andrew non aveva avvistato il nemico che già alla radio arrivò la prima notifica: "Qui è il pattugliatore *Big Lucy*. Mio Dio, siamo entrati in contatto con la presunta flotta da sbarco tedesca. Sono tantissimi, almeno cinquanta e più navi! Tutte le unità che avvertono questo messaggio sappiano che ogni forma di aiuto sarà ben gradita. Passo e chiudo". Il *Big Lucy*, per segnalare la propria posizione, fu costretto a sparare un razzo illuminante e il proiettile compì la sua traiettoria quasi parabolica per poi volteggiare su se stesso alto nel cielo. Nel suo limitato raggio d'azione, la piccola sfera luminosa mise in mostra una miriade variegata di barconi difficilmente distinguibili l'uno dall'altro. Quando si spense, ebbero inizio le danze."

Le altre navi inglesi seguirono l'esempio del *Big Lucy* e, per indicare che si stavano avvicinando alla flottiglia tedesca, spararono altrettanti bengala in aria. La scorta tedesca, formata da 4 cacciatorpediniere, 28 S-boot, 18 posamine e 30 dragamine, sentendosi provocata, rispose azionando le mitragliatrici il cui scoppiettio fu coperto dal rombo degli aerei con a bordo i paracadutisti.

Gli inglesi, che si resero conto di essere attaccati solamente grazie alle scie rosse lasciate dai proiettili traccianti, decisero di reagire. Ma, nonostante l'effetto sorpresa fosse ormai svanito, anche le possibilità di mettere a segno un colpo mortale ai convogli che trasportavano le truppe venne meno quando il sommergibile *Narwhal*, proveniente dal Mare del Nord, andò a cozzare contro una mina che era stata posata da nemmeno mezz'ora e dopo che una MTB fu vista disintegrarsi in un'esplosione per la medesima causa. Sebbene ormai fosse palese che i tedeschi avessero intuito le loro intenzioni, i comandanti dei battelli operanti nello Stretto di Dover o nelle sue vicinanze non si tirarono indietro. Per loro non era una questione di ridurre al minimo le perdite in un momento in cui la loro nazione attraversava il suo più grande pericolo, tantomeno di sacrificare la propria vita e i propri vascelli per cercare di affondare qualche nave tedesca. La loro unica intenzione era trovare un punto debole nella scorta tedesca, approfittarne per scagliare tutto quello che avevano e ritirarsi. L'opzione migliore sarebbe stata quella di aspettare l'alba in maniera da concentrare gli attacchi esclusivamente sui trasporti ma l'Ammiragliato non sarebbe stato molto d'accordo sul mancato intervento dopo aver avvistato la flotta nemica.

L'*Oxley*, dopo aver perso il suo confratello, proseguì imperterrito verso lo Stretto e, per farsi riconoscere non avendo a bordo razzi di segnalazione, navigò sul pelo dell'acqua, andando più veloce ma rischiando anche di essere avvistato più facilmente. Trascurando i rischi, il sommergibile britannico si preparò per il tiro in superficie e lanciò due siluri senza badare a inquadrare nel mirino un'imbarcazione specifica. Il comandante era sicuro che almeno uno sarebbe andato a centro. In effetti andò così ma il bersaglio non era una nave da trasporto, come gli equipaggi dell'*Oxley* speravano ma un dragamine che si era accorto della sua presenza e stava accorrendo per verificare. La nave tedesca fu squarciata sulla fiancata di dritta ma, invece di essere affondata, fu messa fuori

combattimento e dovette essere rimorchiata da altre due simili verso Calais. Il *Z30 Kurt Schneider*, che si trovava nei paraggi, fu richiamato da tutto quel trambusto e devastò l'equipaggio dell'*Oxley*. Si avvicinò zigzagando al sommergibile e, quando questo fu a tiro, gli scagliò contro quattro siluri di cui solamente la metà colpì il bersaglio poiché questo aveva iniziato le procedure d'immersione. Il comandante del *Kurt Schneider*, non volendo lasciare alcuna via di fuga agli inglesi, lo finì in tre passaggi con le bombe di profondità. Gli equipaggi delle 6 MTB rimaste, nel frattempo, individuarono a debita distanza la silhouette di una grossa nave da guerra tedesca ma troppo tardi si accorsero che attorno ad essa gironzolavano 4 S-boot. Due di esse furono affondate ma gli inglesi persero 4 MTB, un prezzo troppo alto per affrontare i convogli.

La 1ª divisione da montagna, benché la sua scorta fosse drasticamente ridotta poiché i posamine armati in modo affrettato avevano dovuto dirigersi immediatamente a riempire i buchi, poté proseguire con la navigazione, anche se le truppe trattennero il fiato per quei cinque minuti, temendo il peggio.

Anche al largo di Dungeness ci furono scontri tra i tre cacciatorpediniere britannici e tedeschi, questi ultimi appoggiati da un grande numero di S-boot e perfino da due catamarani con a bordo due calibri da 88 mm ciascuno. Cercando di intrattenere la scorta nemica, gli inglesi speravano di mandare almeno una delle tre unità a caccia della flotta da trasporto ma i piani formulati in tutta fretta si rivelarono utopici: come sarebbe stato possibile attirare il fuoco dei cacciatorpediniere tedeschi e, nel frattempo, spedire sul fondale quante più truppe nemiche possibili?

Nessuno dei due contendenti sembrò avere le idee ben chiare di cosa stesse capitando poiché avevano dato inizio a una sorta di gara all'inseguimento, con ogni nave che ne pedinava un'altra ma senza mai aprire il fuoco con l'armamento principale. Gli inglesi avrebbero tanto desiderato la presenza delle loro MTB o almeno di qualche MGB in grado di dar loro manforte. Ma le uniche imbarcazioni che potevano aiutare i tre cacciatorpediniere della Royal Navy erano le motovedette del Comando Costiero che più di continuare a sparare in aria bengala non potevano fare. Quando sopraggiunsero per mare le S-boot e dal cielo gli Ju-88, gli inglesi fecero l'ennesimo disperato tentativo di colpire i trasporti ma gli unici colpi a segno affondarono un paio di dragamine e di siluranti. Svanita anche l'ultima chance, i tre cacciatorpediniere abbandonarono la battaglia e si dileguarono in tutta fretta facendo perdere le loro tracce nell'oscurità. L'ultima opportunità di danneggiare in modo serio i tedeschi prima che avessero toccato le spiagge britanniche si sarebbe presentata ai piloti della RAF che, con un tremendo ritardo dovuto ai problemi delle comunicazioni, stavano per arrivare su quell'ammasso di barconi con a bordo gli uomini e l'armamentario della Wehrmacht.

Il ritorno della RAF

Se di giorno i tedeschi si erano dimostrati degli avversari formidabili, come avrebbero reagito se fossero stati aggrediti di notte? Era la domanda che attanagliava i piloti inglesi, i quali tutto ipotizzarono meno che attaccare la Luftwaffe durante le ore notturne. Secondo i comandanti delle squadriglie, non ci sarebbero state variazioni sul metodo di approccio: gli Spitfire avrebbero tenuto a bada i Messerschmitt 109, una parte degli Hurricane avrebbe impegnato negli scontri i 110 e ai Defiant infine sarebbe toccato l'onore di abbattere gli aerei da trasporto. L'unico problema consisteva nel fatto che il Comando Caccia non aveva mai partecipato a grosse operazioni notturne e la conoscenza, avvenuta tramite alcune intercettazioni di Enigma, che anche la caccia tedesca si sarebbe trovata nelle medesime condizioni ebbe l'effetto di un ansiolitico. Ma un sistema così draconiano lasciò subito spazio all'anarchia totale non appena furono intraviste le luci di segnalazione degli aerei tedeschi. Pur di mettere a segno qualche colpo, i piloti della RAF armeggiarono con i loro apparecchi improvvisando ogni qualvolta che venivano identificati i contorni degli aeroplani nemici. Alcuni Ju-52 furono colti proprio nel momento del decollo quando, però, ormai avevano già trasportato nelle basi aeree i materiali di sostentamento; altri, invece, vennero colpiti più volte quando sorvolarono la Manica. Ma la caccia inglese non riuscì a spingersi troppo oltre poiché anche quasi tutti i Bf-109 della *Luftflotte* 2 si erano riforniti alle loro basi ed erano scesi di nuovo in campo. Fu senz'altro il più grande scontro notturno tra le due aviazioni mai combattuto prima sia in termini di

numero di apparecchi sia come varietà di altitudine poiché i piloti di entrambe le aviazioni cercarono di prendere sempre più quota per colpire l'avversario dall'alto.

Quando gli inglesi si rendevano conto che si stavano allontanando troppo dai trasporti, subito si lanciavano giù in picchiata seguiti a ruota dai tedeschi i quali, più che a difendere il ponte aereo, miravano ad abbattere quanti più caccia della RAF possibili. Mentre i soldati a bordo dei natanti osservavano lo svolgersi della scena senza fare distinzione tra amico o nemico, i piloti riuscivano il più delle volte a distinguere i loro avversari dato che nessuna delle due aviazioni aveva ridipinto i propri apparecchi di colori scuri.

Anche i momenti in cui le munizioni scarseggiavano e il carburante diventava insufficiente per proseguire il duello aereo rappresentarono un problema da non sottovalutare. Gli inglesi sperimentarono che cosa volesse dire dover rientrare in anticipo rispetto al previsto e per i piloti abituati alle vecchie maniere, cioè quando gli aeroporti di Hawkinge e Manston erano ancora operativi, il rischio di non giungere alle loro basi di partenza con il combustibile a loro disposizione fu l'ingrediente letale che falcidiò il loro spirito combattivo. Peggio ancora sarebbe stata l'opzione di paracadutarsi se l'aereo fosse stato danneggiato in modo grave poiché i piloti sarebbero potuti atterrare entro il perimetro controllato dai tedeschi e l'idea di essere catturato sul suolo della propria patria dall'invasore non ebbe conseguenze positive sull'esito di quegli scontri.

Alle ore 02.50 le due fazioni scomparvero dalla scena ma, mentre i tedeschi furono pronti entro mezz'ora a ricevere la prossima ondata, i piloti dei caccia inglesi si rifiutarono di scendere in combattimento in quelle condizioni e avrebbero aspettato il sorgere del sole prima di compiere un altro tentativo contro la Luftwaffe. I bimotori del Comando Bombardieri dovettero di conseguenza affrontare da soli l'incursione delle navi tedesche, come raccontò a un corrispondente di guerra l'ufficiale di volo Donny Grafton, comandante dell'equipaggio e pilota di uno di quei 24 Blenheim che svolgevano il ruolo di anti-invasione. "Quando arrivò l'ordine di preparare l'arsenale, capimmo che presto avremmo dovuto alzarci anche in volo. E così fu: alle ore 03.20 lasciammo la pista di Docking e ci ricongiungemmo con gli altri bimotori nei cieli del Suffolk. Il nostro primo obiettivo fu dirigersi su Londra per incontrarci con la caccia di scorta ma la sorpresa fu totale quando arrivammo sopra la capitale e non c'era un solo Hurricane in volo. Eppure sarebbero dovuti essere avvisati, o almeno così noi pensavamo. Non fummo tanto fortunati poiché arrivarono una decina di Hampden del Comando Costiero, certamente meglio di niente ma non proprio il massimo per respingere i fastidiosi moscerini dal muso giallo. Si parla del diavolo e ne spunta la coda: secondo il piano, avremmo dovuto puntare verso Rye, dirigerci in Francia e virare verso nord, per poi prendere i tedeschi alle spalle. In realtà le cose si erano invertite: l'effetto sorpresa semplicemente non ci fu poiché i veloci Bf-109 stavano già sorvolando il cielo fino ad Ashford. La nostra formazione compatta si frantumò come un bicchiere di vetro lanciato per terra con forza, bombardieri che volavano ovunque meno che lungo la rotta prefissata e tutt'intorno a loro si agitavano eccitati i piloti tedeschi a bordo dei loro micidiali apparecchi. Si sentirono a malapena le sventagliate nemiche e le raffiche delle nostre mitragliatrici di risposta al loro fuoco ma i quattro aerei che furono colpiti e precipitarono furono ben visibili. Poi, quando raggiungemmo la Manica, restai a dir poco impressionato da quell'enorme distesa di imbarcazioni che si espandeva in lungo e in largo fin dove arrivava l'occhio. Di quel gigantesco fiume melmoso apparentemente fermo non se ne vedeva l'inizio né la fine. La tentazione di rompere la formazione, attaccare quei natanti e rientrarmene in Inghilterra fu forte ma gli ordini non erano quelli. Nei pressi della costa della Francia occupata, la contraerea tedesca sembrò risvegliarsi dal letargo e ci assalì con tutto quello che possedeva. Non avevo mai visto uno sbarramento così intenso e così duraturo. E anche così efficace, visto che altri cinque aerei, tra cui quello del comandante della formazione, furono colpiti, si incendiarono e precipitarono. Senza più un capogruppo, ci ritrovammo presto nella torre di Babele: ciascuno iniziò a fare di testa propria, tutti iniziarono a comunicare per radio con il risultato che nessuno capì quello che gli altri dicevano. Dopo che un sesto bimotore fu centrato in pieno da un colpo di Flak 88, l'istinto mi suggerì di andarmene da lì ed io lo ascoltai. Virai in direzione della Manica, mi diressi a occhio e croce verso un gruppo di natanti e comunicai al puntatore di tenersi pronto a sganciare il carico. Ma non fu possibile aspettare di essere sopra l'obiettivo poiché il mitragliere dorsale urlò affannato che quattro

Messerschmitt 109 ci stavano inseguendo. In preda al panico, scesi bruscamente di quota e mi stabilizzai a circa 330 piedi dal livello del mare, cercando così di seminare gli inseguitori e al contempo di avere una visione più chiara su quale bersaglio mirare. Da lassù, quei natanti sembravano tutti uguali, non riuscivo a distinguerne uno dall'altro. Ma l'aereo volava troppo basso e il navigatore si rifiutava di mollare le quattro da 250 libbre. Continuò a ripetermi che l'esplosione avrebbe potuto danneggiare i motori e che sarebbe stato impossibile rientrare in Inghilterra. Il solo pensiero di non rivedere mai più la mia terra mi convinse ad alzarmi a 500 piedi di quota, senza dimenticare che ci trovavamo in un inferno di proiettili volanti dappertutto e con i caccia tedeschi che non ci davano tregua. Avvistammo una nave isolata davanti a noi ma fu difficile dire se si trattasse di un cacciatorpediniere o di un trasporto. In quel momento, individuare che tipo d'imbarcazione da guerra fosse quella fu l'ultimo pensiero che mi passò per la mente. Al momento prestabilito, le bombe furono rilasciate ma fu una magra consolazione scoprire che, a coppie, erano cadute a cavallo della nave. Senza più niente da tirare ai tedeschi, l'obiettivo primario divenne rientrare nel Nofolk: più facile a dirsi che a farsi visto che sui superstiti rimasti erano piombati addosso anche i Messerschmitt 110. Con una certa destrezza, riuscimmo a fare rientro a casa. Ma su trentacinque, solamente altri sei furono fortunati come noi."

Il mancato coordinamento tra i caccia e i bombardieri, le scarse informazioni riguardo allo stato del nemico e la presenza fastidiosa della Luftwaffe trasformarono l'azione della RAF in un nulla di fatto. Oltre a quello di Grafton, in tutto furono nove i Blenheim che riuscirono ad avvicinarsi il più possibile ai convogli tedeschi ma non uno riuscì a centrare un obiettivo. I bombardieri, provenendo direttamente dalla Manica invece che dalla Francia, trovarono le navi disposte in maniera quasi perpendicolare alla loro rotta e la probabilità che almeno una bomba colpisse una nave nella sua larghezza era molto inferiore rispetto alla stessa azione applicata sulla lunghezza del bastimento. E i risultati empirici lo confermarono con solo un dragamine e un *Siebelfähre* spediti sul fondo del Canale mentre molti ordigni piovvero in mezzo ai convogli che trasportavano la 17ª divisione di fanteria. Le bombe di Grafton, ad esempio, caddero proprio a cavallo del cacciatorpediniere *Z26 Kurst Grasshoff* e tutto ciò che provocarono fu solo una bella lavata a coloro che si trovavano sul ponte.

I venti minuti di fuoco

Dopo che gli aerei delle due fazioni scomparvero, una quiete temporanea ritornò sovrana sopra lo Stretto mentre i barconi tedeschi continuavano la loro lenta navigazione verso l'Inghilterra. Nessuno di quelli era stato colpito durante la traversata e ciò fu interpretato dai tedeschi come una prova che, ormai, davvero nulla avrebbe potuto fermare la loro avanzata. Anche Krancke condivise l'idea con l'ufficiale in seconda, soprattutto dopo aver osservato la pessima organizzazione del raid aereo inglese.

"Quando i bombardieri fecero la loro comparsa, il mio orologio segnava le ore 03.48: entro cinque minuti se l'erano squagliata. Se fossero sopraggiunti dieci minuti più tardi, almeno un quinto dei trasporti sarebbe andato perduto, con effetti inimmaginabili."

Ma la calma era soltanto un'illusione che non sarebbe durata ancora per molto. Con l'arrivo dell'alba apparvero, infatti, i primi sintomi che avrebbero presagito qualcosa tutt'altro che positivo: dozzine di relitti di navi che emergevano, circondati a loro volta da uomini in uniforme della Kriegsmarine che galleggiavano qua e là, offrendo a marinai e soldati uno scenario impressionante. Se quelli erano gli effetti delle incursioni notturne della Royal Navy e della RAF, la domanda che sorse spontanea tra tutti fu: gli inglesi sarebbero ritornati alla carica, adesso che la luce del giorno illuminava la flotta e permetteva loro di distinguere con precisione i bersagli? Sarebbe intervenuta la Luftwaffe a fornire un adeguato ombrello protettivo contro eventuali aerei o navi nemiche? In aggiunta alla consapevolezza che durante la traversata notturna vi erano state piccole imperfezioni, il panico si diffuse rapidamente tra gli equipaggi manovranti e i passeggeri. Il solo che non fu colto da quest'ondata di preoccupazioni fu il comandante della *Admiral Scheer* che, nonostante avesse visto in prima persona quello che era successo e avesse ricevuto degli avvertimenti riguardo ai disordini delle rotte adottate dai natanti anfibi, approfittò provvisoriamente del potere conferitogli da Lütjens per giudicare prive di fondamento le paure dei suoi marinai e per addossare la colpa degli erro-

ri commessi esclusivamente ai comandanti delle due flotte da trasporto. Mentre impartiva ordini e dirigeva le operazioni dalla plancia della *Scheer*, non lasciava trapelare ombra di dubbi: la Luftwaffe sarebbe arrivata a copertura delle truppe, la Kriegsmarine si sarebbe dimostrata all'altezza del proprio compito e lo sbarco sarebbe avvenuto come era stato pianificato.

Agli occhi dell'osservatore d'artiglieria rintanato nel castello di Dover, quella moltitudine di imbarcazioni in movimento in primo piano e l'apparizione di grosse navi da guerra in lontananza dalle quali sventolavano i vessilli della marina tedesca furono abbastanza per lanciare l'allarme sia al porto di Dover sia alla cittadella, ignorando il fatto che ben due batterie su tre in grado di ingaggiare la flotta tedesca non esistevano più. In un batter d'occhio, le cinque siluranti superstiti che si erano rifugiate nel porto furono rimesse in sesto e armate mentre gli artiglieri prepararono i due cannoni da 9.2 pollici e misero in funzione i tre da 6 pollici della St. Martin Battery. Si trattava di un complesso, più propriamente una batteria di emergenza, situato entro le mura della cittadella. Più che batteria, era il suo stato ad essere d'emergenza: solamente le bocche da fuoco erano state montate mentre le fortificazioni nei dintorni e le munizioni scarseggiavano, a differenza della Citadel Battery dove erano state ammucchiate con peculiare precisione. Ricevute le coordinate e puntate le bocche da fuoco, alle ore 04.02 i primi due colpi furono sparati proprio dai pezzi sistemati sulle due cupole vicino alla cittadella.

Nell'udire i tuoni, i tedeschi si immobilizzarono per un istante, levarono gli sguardi al cielo azzurrino per ipotizzare la possibile traiettoria delle granate e con le orecchie tese ascoltarono il crescendo dei sibili, sibili che terminarono con due fragorosi scoppi a meno di quattrocento metri a dritta della *Schlesien*, l'obsoleta corazzata che aveva gettato l'ancora a circa due chilometri dall'ingresso del porto di Dover.

Krancke, rimasto anch'egli traumatizzato poiché aveva creduto che i paracadutisti avessero neutralizzato tutte le batterie costiere inglesi, diramò l'ordine di prepararsi a rispondere al fuoco ma, prima che le torrette furono pronte, arrivò la contromossa. Dalla sponda della Francia occupata, infatti, risuonarono le familiari cannonate degli obici sistemati al Passo di Calais i cui proiettili furono scaraventati tutti attorno alla città di Dover.

Dopodiché, ebbe inizio la baraonda delle cannonate di ambo le parti.

Secondo una direttiva fissata in precedenza, per gli artiglieri britannici i bersagli con massima priorità sarebbero dovute essere le navi da guerra del nemico, nel tentativo di effettuare un fuoco di controbatteria e metterle a tacere. I tedeschi, invece, non avevano previsto nulla di simile e così improvvisarono puntando i grossi calibri in maniera da colpire almeno la cima delle scogliere e l'entroterra circostante. Il bombardamento che per i difensori avrebbe dovuto mettere in difficoltà i nemici e che per gli invasori avrebbe dovuto fornire alle truppe d'assalto un'adeguata copertura degenerò in una fragorosa cagnara nella quale mirare divenne impossibile e ogni salva precipitava nei pressi del bersaglio senza colpirlo. Le artiglierie inglesi facevano solamente un gran chiasso e non provocavano altro che spruzzi e alte torri d'acqua mentre le batterie navali tedesche cercavano disperatamente di far zittire i loro avversari sollevando, però, solamente terra e polvere.

A complicare la situazione ci fu il muro di fumo generato dal cacciatorpediniere *Z30 Kurt Schneider* e da alcune S-boot per ingannare i puntatori nemici e proteggere al meglio l'avvicinarsi della flotta da sbarco, soluzione che si dimostrò controproducente dato che riduceva di molto la visibilità per le navi da guerra. Per ottenere un debole vantaggio in quel frangente, dalla *Admiral Scheer* venne lanciato un idrovolante Arado Ar-196 con il compito di effettuare una ricognizione sopra la città di Dover e individuare potenziali bersagli per l'artiglieria. Ma l'aereo non appena entrò in vista della costa venne per errore abbattuto dalla contraerea della *Schleswig Holstein*, la terza nave che, assieme all'ammiraglia e alla *Schlesien* aveva ingaggiato il duello con le batterie inglesi, schiantandosi nel mare. Poi anche il *Nürnberg* e la *Lützow*, abbandonando la zona di Folkestone, si unirono al martellamento della costa.

Nemmeno di fronte a quella pioggia infernale gli inglesi si tirarono indietro.

Al porto di Dover, le 5 MTB che avevano operato il raid notturno furono approntate dai loro equipaggi e partirono, sulla base delle indicazioni ricevute dall'osservatore nel castello. Si tennero tutte molto distanti dalle altre, zigzagando, e, anche se i tedeschi sospettarono che sarebbero tornate,

grazie alla barriera nebbiogena si avvicinarono il più possibile prima di essere avvistate da un dragamine armato. La nave tedesca venne silurata ma riuscì a dare l'allarme e, come uno sciame di mosche, arrivarono ronzando le S-boot. Partirono i siluri ma i risultati conseguiti non furono tanto brillanti visto che solamente due torpediniere tedesche vennero colate a picco. Vista l'impossibilità di avvicinarsi alle navi da guerra, gli inglesi cambiarono tattica e si diressero direttamente contro i convogli della 1ª divisione da montagna, anche se una sola MTB riuscì a superare indenne la tempesta di proiettili e ad entrare in contatto con quella caterva di chiatte. Riuscì in tempo a lanciare due torpedini prima di essere travolta ma il suo equipaggio non sopravvisse per verificare l'affondamento di due *Schuten*. In mezzo a tutte quelle navi, si avvicinarono dragamine e scialuppe di salvataggio che raccolsero tutti quelli che riuscirono ad aggrapparsi alle funi della salvezza e portarono i montanari a bordo del *Nürnberg*. I soldati inzuppati fino alle ossa dovettero riconoscere che, nonostante di fronte alla morte certa, i loro avversari avevano dimostrato un'inesauribile dose di coraggio e insistettero affinché i membri della MTB colpita fossero anch'essi salvati.

Gli sforzi delle siluranti inglesi furono vanificati dal tanto atteso arrivo della Luftwaffe. Non era trascorso molto tempo che nel cielo furono avvistati i Ju-87, i Bf-109 e gli altri apparecchi funzionanti della *Luftflotte* 2. I bombardieri a tuffo si portarono a una quota piuttosto elevata, alti nel cielo volteggiarono come se stessero eseguendo delle esibizioni acrobatiche per poi picchiare, ululando, contro gli obiettivi costieri. L'effetto che i piloti provarono fu quello di una gigantesca macchina da guerra che si muoveva schiacciando e riducendo in polvere tutto ciò che si contrapponeva tra essa e il suo obiettivo, impiegando la forza bruta, la superiorità numerica e incrinando la sfera psichica dell'avversario.

Le bombe che si sganciavano dalle pance degli aerei, le grida prodotte dalle trombe di Gerico, gli stridii delle salve navali in arrivo, i frastuoni dei motori e i boati delle esplosioni provocarono una tremenda cacofonia che lasciò intendere la conclusione. In mezzo a quel polverone sollevato dall'impatto dei proiettili della Kriegsmarine, i soldati tedeschi riuscivano a vedere con precisione gli scoppi delle bombe dell'aviazione che smuovevano zolle di terra e lasciavano al loro posto dense colonne di fumo grigiastro. Una bomba di Stuka centrò in pieno una fossa rinforzata da sacchi di sabbia e uccise tutti coloro che vi avevano trovato riparo all'interno. Altre, meno precise, tappezzarono di crateri tutta l'area attorno alla cittadella ma non riuscirono a silenziare i cannoni da 9.2 pollici né tantomeno quelli da 6, anche se questi erano diventati un pezzo da museo avendo terminato le munizioni da un bel po'.

Anche i Ju-88 si lanciarono in picchiata, questi diretti, però, su Folkestone dove devastarono le postazioni inglesi sulla cima di Dover Hill con la stessa facilità con la quale viene fatto crollare un castello di carte. Dovunque avessero rombato gli aerei tedeschi, non sarebbe più cresciuta l'erba.

Mentre la funesta sinfonia stava per concludersi, sopraggiunse il momento per le grossi *Schiffe* di calare in mare le *Pioniersturmboot 39* zeppe di genieri d'assalto. Ma tutte le peripezie avvenute durante la notte, in modo particolare il mal di mare, avevano reso quei soldati del tutto impotenti. Anche gli altri occupanti erano stati trasformati da valorosi combattenti in uomini pallidi, malandati e oppressi da un forte senso di nausea. Per non parlare di ciò che accadde precisamente due minuti prima dell'ora X: tre Hurricane del 141º Squadrone si erano precipitati verso lo Stretto di Dover per dare il benvenuto ai nuovi arrivanti e, volando a bassissima quota, avevano mitragliato le navi che trasportavano le tre divisioni.

I Bf-109 furono presi ancora una volta alla sprovvista e solamente un apparecchio inglese fu visto precipitare in acqua abbattuto, però, dalla contraerea della Kriegsmarine. Inoltre, proprio verso la fine del cannoneggiamento, il fato sembrò favorire gli inglesi in quanto, tra le tante bordate sparate oltre la cortina fumogena in via di diradamento, due di esse caddero proprio a cavallo della *Schlesien*, una terza troncò il fumaiolo principale della *Schleswig Holstein*, costringendola a ritirarsi in acque più sicure e una quarta centrò in pieno una chiatta ricolma di truppe, mutilando o uccidendo sul colpo tutti i presenti. Una fontana d'acqua alta come un palazzo si elevò nel mare frustrato dalle granate.

Davanti a quel conturbante episodio, gli austro-bavaresi della 1ª divisione da montagna iniziarono seriamente a preoccuparsi di come sarebbe stato il loro sbarco.

Sull'orlo del disastro

La fase di avvicinamento della 1ª divisione di fanteria di montagna alla sottile striscia di terra fu descritta da tre caratteristiche: confusione, disordine e ritardo. All'ora prestabilita i cannoni delle navi da guerra tedesche e quelli oltre il Canale tacquero per evitare di colpire le truppe della prima ondata. Ma dalla cittadella i grossi calibri continuavano a sparare senza ombra di conclusione e senza preavviso puntarono contro le imbarcazioni leggere. Una granata atterrò vicinissima ad una chiatta che faceva da precursore e l'onda d'urto della massa d'acqua sollevata fu così potente che capovolse la barca e il suo equipaggio si ritrovò improvvisamente nelle fredde acque della Manica. Si creò un ingorgo tremendo ma, dal momento che un natante immobile sarebbe stato spedito sul fondale senza dubbi, tutti gli altri iniziarono a zigzagare, degenerando in uno stato di anarchia totale e rallentando l'arrivo delle *Schuten* in prima linea, le chiatte che portavano l'equipaggiamento speciale come le scale o i mortai per il lancio dei rampini.

Ci vollero cinque minuti per ristabilire l'ordine, cinque vitali minuti che sotto le Shakespeare Cliff avrebbero potuto fare la differenza se non fossero stati gettati al vento. Le scogliere sotto la cittadella erano l'obiettivo stabilito per il 98º reggimento della 1ª divisione, il quale sarebbe arrivato sul luogo in tre ondate con un intervallo di dieci minuti di tempo, corrispondenti ai tre battaglioni. In ordine, le chiatte che trasportavano le prime cinque compagnie si affiancarono una all'altra e poi partirono per depositare le truppe, seguite a breve distanza dai mezzi che trasportavano l'equipaggiamento per scalare la parete e dalle dragamine che avrebbero agito come di navi soccorso. Mentre le salve inglesi cadevano sempre più alle spalle del I battaglione, un'insolita calma aleggiava sulla cima delle scogliere, calma che per i soldati si tradusse nella presenza dei loro paracadutisti. In realtà, sulla sommità di quelle rupi di gesso si erano sistemati gli elementi migliori dei due plotoni del presidio di Shorncliffe, armati con tutte le leccornie che l'arsenale aveva messo a loro disposizione: buche e trincee fortificate con sacchetti di sabbia, fucili, mitragliatrici, bombe a mano e quattro mortai da 2 pollici, con una piccola scorta di munizioni. Il resto delle unità fungeva da retroguardia, anch'esse sistemate in ripari strategici.

Il bombardamento aereo-navale non aveva sfiorato minimamente i presidianti né questi si erano lasciati intimorire dai suoni sinistri che segnalavano una granata o una bomba in volo: avevano pazientemente aspettato che tutto quel baccano fosse finito e, a quel punto, estrassero le armi e le puntarono contro le barche in avvicinamento. In quei cinque minuti, ebbero tutto il tempo di prepararsi. Aspettarono, aspettarono e aspettarono ancora, fino a quando gli invasori non raggiunsero la linea della battigia.

I barconi anfibi avevano iniziato a scaraventare sulla spiaggia gli irrequieti soldati tedeschi quando gli inglesi aprirono il fuoco con tutto quello che avevano a loro disposizione. I montanari che avevano fatto i primi passi sul suolo nemico, quelli che avevano appena lasciato la barca o quelli che erano direttamente scesi nell'acqua furono tutti stroncati dalle mitragliatrici. Ogni volta che gli ufficiali davano ordine ai propri uomini di sbarcare e correre sotto le scogliere, questi venivano colpiti dalle pallottole inglesi. I pochi soldati che riuscivano a rifugiarsi dietro a un riparo erano sistematicamente colpiti dalle schegge delle bombe a mano e penosamente invocavano a gran voce l'intervento dei portaferiti.

Dalla cima delle scogliere, gli osservatori potevano dirigere il tiro a loro piacimento e le barche, che faticosamente avevano liberato il loro carico, che cercavano di districarsi da quell'inferno e che ostruivano il passaggio a quelle successive, erano una preda facile per i mortaisti. Le *Schuten* furono il bersaglio favorito dai mortai inglesi e solamente un quinto di esse riuscì a raggiungere indenne il litorale. Scaricare tutta l'attrezzatura si dimostrò, invece, un'impresa impossibile e furono costrette a invertire la rotta e ritirarsi. Nei primi minuti, si scatenò il pandemonio, la battigia fu decorata dai detriti delle navi colpite ma non affondate e la spiaggia si ricoprì di tanti cadaveri che indossavano uniformi grigiastre macchiate di sangue. Non a caso, i superstiti delle compagnie dimezzate ribattezzarono quel luogo 'la spiaggia del tritacarne'.

E da lontano, dalle navi da guerra e dalle altre imbarcazioni con a bordo gli altri due battaglioni del 98º reggimento, tutti avevano assistito inermi al massacro sotto le scogliere, impossibilitati ad

aiutare i loro commilitoni. Per evitare un ulteriore spargimento di sangue, il colonnello Ferdinand Schörner, comandante in capo del reggimento, un uomo duro e severo con se stesso e con i suoi ufficiali subalterni, sempre in prima linea e particolarmente affezionato ai suoi soldati, si rifiutò di mandare all'attacco gli altri due battaglioni ma pensò di attendere un miglioramento della situazione. Nel frattempo, invitò la Luftwaffe a entrare in azione. Ci sarebbero volute altre due ore prima che l'intero 98º reggimento avesse potuto raggiungere la cima di quella rupe.

Nei pressi di Abbot Cliff e Lydden Spout, gli altri due reggimenti, il 99º e il 100º non incontrarono molte difficoltà visto che la resistenza britannica era stata spazzata via già prima dell'alba. Non c'erano mortai che rendevano la vita difficile ai marinai né mitragliatrici appostate. Le scale furono portate, i rampini furono lanciati, venne allestita una stazione di soccorso temporanea per aiutare coloro che ancora erano in balia del mal di mare e il tutto nel giro di dieci minuti. In un altro quarto d'ora, la parete di roccia fu scalata e le prime squadre si strinsero la mano e si scambiarono sigarette con i genieri del 22º battaglione e con i paracadutisti.

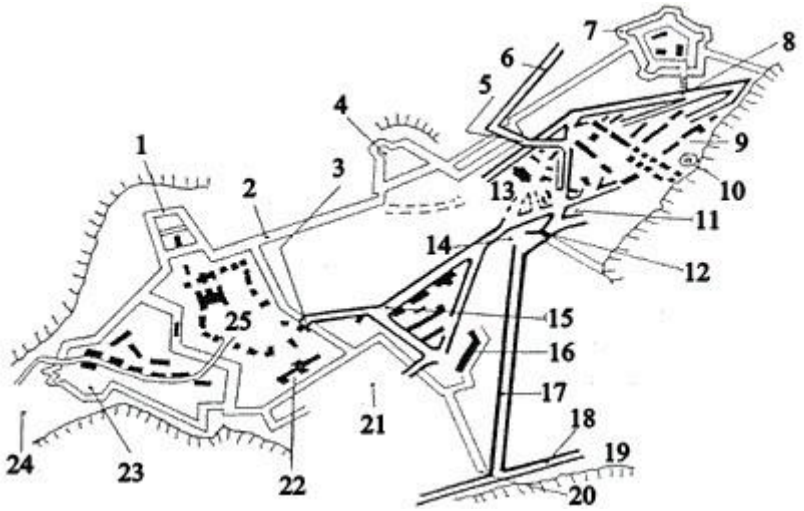
Stabilito un contatto con Kübler, i comandanti dei reggimenti affermarono che lo sbarco era riuscito e che non vi erano state perdite. Nel frattempo, sempre più corde venivano lanciate e sempre più montanari si arrampicavano sulla scogliera. Per molti, sembrò addirittura più facile che all'addestramento, anche se dovette passare più di un'ora prima che entrambi i reggimenti avessero portato tutti i loro effettivi lassù in cima. E quando anche l'ultimo soldato terminò la salita, erano già arrivati i nuovi ordini: un battaglione del 100º reggimento sarebbe rimasto a vigilare sulle scogliere e la zona limitrofa dove i grossi aerei cargo avrebbero paracadutato gli obici da 75 mm, accuratamente smontati e imballati, del 79º reggimento d'artiglieria da montagna, poiché sarebbe stato troppo difficile e rischioso issarli pezzo a pezzo su per le scogliere e non vi sarebbero stati trimotori disponibili fino a tarda sera. Ma Kübler non avrebbe avuto tempo da perdere fino a sera poiché il 98º reggimento non sarebbe sopravvissuto per dodici ore. Le direttive laconiche parlavano da sole: eccezion fatta per il battaglione scelto, gli altri reggimenti si sarebbero precipitati a soccorrere i soldati in pericolo, prima che fosse troppo tardi. Mentre un gruppo da combattimento nel quale si miscelarono paracadutisti, genieri e montanari si mise in moto verso il punto del fronte dolente, comparve la Luftwaffe. Sopra di loro, i pesanti quadrimotori Junker e Focke-Wulf sganciarono grosse scatole di legno agganciate ad un candido paracadute che atterrarono con un tonfo sordo, contenendo al loro interno i vari pezzi degli obici da montagna mentre gli artiglieri si dilettarono nell'arrampicarsi sulla fiancata. In lontananza, invece, si profilarono le piccole sagome dei Bf-109 che iniziarono a sorvolare bassi la linea di costa e annientavano con le raffiche qualsiasi cosa o persona che si muovesse sotto di loro. Fu un sistema che permise ai tedeschi di avvicinarsi il più possibile alla zona calda, passando attraverso la rete di tunnel sotterranei o sulle alture nell'entroterra, poco a sud di Church Hougham.

Quando i resti indeboliti del presidio di Shorncliffe, che avevano continuato a bersagliare i montanari sotto di loro ogni volta che gli aerei tedeschi si allontanavano, si accorsero che il nemico si stava avvicinando da ovest, abbandonarono le loro posizioni e si sparpagliarono, alcuni nel Shakespeare Tunnel, altri si barricarono ad Aycliff. Ma i tedeschi, appoggiati dall'aviazione, dai mortai e dalle mitragliatrici costrinsero questi ultimi a spostarsi mentre non ci fu scampo per i rifugiati nella galleria.

Resa sicura la zona, furono sparati in aria i razzi bianchi e lentamente le chiatte con a bordo uomini e strumenti si avvicinarono alla costa mentre le dragamine lì presenti si improvvisarono rimorchiatori e raccolsero quella poltiglia di schegge di legno, pezzi di metallo e relitti di altre chiatte, liberando il passaggio alle altre navi. Anche il 98º reggimento poté dunque raggiungere la cima delle scogliere, portando così la 1ª divisione da montagna in un assetto ideale per colpire la cittadella da sud mentre i paracadutisti l'avrebbero attaccata da ovest. Da lì, partire alla conquista della città e del porto di Dover sarebbe stato un gioco da ragazzi, ammesso che la fortezza fosse stata conquistata con un colpo di mano. Le informazioni che due 'cicogne' trasmisero via radio ai vari comandanti riuniti nei pressi di una postazione antiaerea distrutta a sud di Farthingloe, a quota 125, costrinse però i comandanti delle due divisioni a rivisitare la loro strategia.

L'assalto alla cittadella

Casematte mimetizzate, un muro perimetrale di cemento, un'intricata rete di fossati di quasi venti metri di larghezza e profondi dai nove ai quindici con le pareti ricoperte di mattoni, bastioni imponenti e resistenti, un'acropoli fortificata, quartieri per gli ufficiali, batterie di artiglieria, mense, una chiesa, disseminati posti d'osservazione, un ospedale militare, un cunicolo sotterraneo che garantiva un rapido accesso alla città di Dover e un 'favo nella collina' in grado di ospitare fino a 4.000 soldati che avrebbero potuto sorprendere alle spalle un eventuale invasore se questo avesse tentato di aggirare la città portuale.



Una pianta della Cittadella di Dover[1]

Quel sofisticato sistema di difesa era stato edificato a fine del XVII secolo ma solo in quella turbolenta estate del 1940 quella grande fortezza avrebbe dimostrato per la prima volta quanto sarebbe riuscita a rallentare la marcia dei tedeschi su Dover da occidente, posticipando l'inevitabile arrivo del giorno della capitolazione della città.

I comandanti tedeschi si videro sfumare sotto gli occhi l'idea di conquistare le Western Heights con un *coup de main* ma adottarono quella strategia per togliere di mezzo la Citadel Battery i cui pezzi si trovavano fuori dalle mura più esterne. Una squadra di Brandeburghesi dell'11ª compagnia si avvicinò senza attirare troppo l'attenzione e sistemò gli artiglieri, le sentinelle e la mitragliatrice all'arma bianca. La seconda parte del piano, cioè l'infiltrazione con un gruppo di genieri fatti passare per dei prigionieri, non andò come previsto poiché una sentinella aveva osservato tutta la scena precedente dal parapetto della fortificazione occidentale. Iniziò così una furiosa lotta per il possesso delle alture fortificate. I tedeschi fecero entrare in azione le batterie del 79º reggimento e le compagnie mortai ma, nonostante ciò, non riuscirono a placare la resistenza né a risalire il pendio craterizzato. Iniziò allora uno sbarramento strisciante con granate fumogene, per coprire l'avanzata dei reparti del genio armati di cariche di dinamite e lanciafiamme. Il battaglione d'addestramento della Guardia Irlandese difese con le unghie e con i denti ogni singolo metro del fortilizio. Per due volte i montanari assaltarono la zona occidentale e per due volte vennero respinti mentre i paracadutisti da nord non riuscirono a fare progressi per via del fuoco incrociato proveniente dai due bastioni esterni settentrionali. Dopo un massiccio bombardamento dal mare, che venne diretto in maniera impeccabile dagli osservatori sulla cittadella, il 100º reggimento della divisione, il cui simbolo era la stella alpina, piegò la resistenza e si inoltrò fino al fossato che separava le mura esterne dalla cittadella vera e propria. Inseguendo i difensori in fuga, un manipolo di soldati riuscì a prendere possesso del ponte e, quindi, a stabilire un corridoio di collegamento tra le due zone. Con una brillante manovra, il 100º reggimento si spinse ancora più all'interno e sorprese alle spalle, sbriciolandolo con l'aiuto dei genieri, il primo forte settentrionale.

Nonostante questo, il reggimento di Heidrich incontrò notevoli difficoltà nell'avvicinarsi alle Western Heights. Con tre quarti di fortezza ancora in mano, i soldati della Guardia Irlandese iniziarono progressivamente a ripiegare verso la città di Dover inscenando azioni di retroguardia. I tedeschi dovettero muoversi con estrema cautela e prestare la massima attenzione ai tiratori scelti e ai Bren appostati alle finestre. Man mano che procedevano, la resistenza aumentava di pari passo e culminò con la difesa della Drop Redoubt: un plotone composto da elementi del presidio di Dover, LDV e membri della Guardia Irlandese riuscì a tener testa per quasi quattro ore agli avversari numericamente superiori, permettendo ai loro commilitoni di ritirarsi a Dover. Un resoconto del combattimento è fornito dal sergente maggiore Gabriel Spenck, del II/99º reggimento.

"L'assalto da noi condotto per ottenere il controllo dell'ultimo baluardo fu senz'altro il più sanguinoso, il più reiterato, il più violento. Le mura di quel forte erano così spesse che i nostri mortai sarebbero potuti andare avanti in eterno scalfendoli a malapena. Per la prima volta, perfino la carica dei flammieri fallì dopo che uno di quelli finì abbrustolito a causa di un franco tiratore che colpì il serbatoio sulla sua schiena. Non c'era niente da fare, la zona era infestata da cecchini, le mitragliatrici nemiche dominavano il terreno, il fossato era minato e difeso da quattro caponiere e da ogni apertura spuntavano le mitragliatrici Bren. Eravamo inchiodati a pochissimi passi dall'obiettivo e non potevamo muoverci perché tutti coloro che ci provavano venivano uccisi. Quella fortezza doveva essere molto importante per gli inglesi poiché non erano minimamente disposti a cedere di un millimetro. Combattevano con tanta ferocia che sembrava avessero fatto un patto col diavolo. Quella situazione infernale sarebbe durata ancora per chissà quanto tempo se non fosse intervenuto il 44º battaglione anticarro. Sfruttando lo scudo inclinato, gli artiglieri riuscirono a portarsi fino ad una distanza di sicurezza dalla quale poterono operare i pezzi senza essere colpiti e riversarono una montagna di granate dirompenti sul muro ad ovest, aprendo così una grossa breccia. Grazie ai detriti che erano rotolati nel fossato, riuscimmo finalmente a penetrare nella fortezza anche se la lotta ci tenne impegnati per un'altra ora e mezza. Era snervante e terribile dover perquisire ogni cunicolo, ogni edificio, ogni corridoio, ogni stanza e fare sempre la massima attenzione a non far scattare trappole o a non rimanerci secchi per via di qualche nemico appostato. Fu solamente dopo un'estenuante ricerca che sulla caponiera meridionale fu issata la bandiera del Terzo Reich. Tutti i difensori persero la vita ma di fronte a un tale esempio di resistenza eroica, il comandante del reggimento li fece seppellire con tutti gli onori proprio davanti alla batteria. Fu impressionante come 64 uomini riuscirono a fermare due interi reggimenti di una divisione d'élite."

Stallo sulla spiaggia

Il fatto che tutto il fuoco dell'artiglieria costiera tedesca e la maggior parte di quello navale era rimasto concentrato per tutto il tempo nel settore tra Dover e Folkestone non ebbe un risvolto molto positivo sui soldati della 17ª divisione di fanteria. Dopo la partenza del *Nürnberg*, avrebbe potuto l'incrociatore *Leipzig* da solo spazzare via con prepotenza gli eventuali nidi di resistenza nemica? La nave da guerra tedesca fece tutti i tentativi per avvicinarsi il più possibile al litorale in maniera da mettere a disposizione della truppa anche i pezzi antiaerei da 88 mm, ma nessun colpo di artiglieria provenne dall'entroterra compreso tra Hythe e Folkestone. Di conseguenza, i tedeschi pensarono bene di non provocare gli inglesi aspettando come consueto che fossero loro a fare la prima mossa. L'incrociatore e il cacciatorpediniere *Z30 Kurt Schneider* restarono in zona, con i cannoni minacciosamente rivolti in direzione dell'Inghilterra, con il secondo che continuava a vagare senza sosta disseminando una spessa cortina di fumo a poche decine di metri dalla spiaggia. Poi, alle ore 04.15, anch'essi misero da parte la quiete che li aveva caratterizzati fino a quel momento. Benché la precisione con la quale le bordate delle due navi arrivarono a terra lasciasse molto a desiderare, l'azione improvvisa scombussolò non poco il presidio di quella zona. I difensori erano stati ingannati dal fracasso dei cannoni più a ovest e ipotizzarono che le navi da guerra tedesche fossero impegnate a mettere a bada le batterie costiere. Quella serie di colpi imprecisa, durevole, devastante e causa di esplosioni e incendi nelle due città fu interpretata dagli inglesi come un indizio che fece capire loro che, di lì a poco, sarebbe arrivata la prima ondata delle truppe nemiche.

Quando l'ora X arrivò anche per gli uomini della 17ª divisione di fanteria, il velo fumogeno generato dal *Kurt Schneider* era stato dissolto dal venticello che si era sollevato e i soldati si resero conto troppo tardi che il martellamento navale aveva fallito non provocando il minimo danno alle difese costiere inglesi. Il maresciallo Georg Kreiss, del 21º reggimento, fu uno dei primi che raggiunse il litorale e che assisté allo sbarco. "Un momento irripetibile. Sembrò di attraversare le porte del regno dell'Ade. Oltre ad essere stati falciati dal mal di mare, gli uomini a bordo del mio stesso veicolo anfibio erano rimasti terrorizzati dall'incursione a sorpresa della RAF. Solo in seguito appresi che in quella situazione si trovarono molti altri equipaggi. Nulla sembrò andare per il verso giusto: forse a causa del disorientante bombardamento tardivo o forse a causa del contagio dello shock provocato dagli aerei inglesi, una cospicua parte del naviglio all'ora X non era ancora in formazione. Fu una scena penosa vedere dalla mia posizione tutti quei natanti anfibi che scorrazzavano qua e là senza una meta ben precisa, i marinai che imprecavano e i soldati che erano al limite della sopportazione. E, alle ore 04.20, il capitano dell'imbarcazione con me a bordo ricevette l'ordine di proseguire. Ma se era vero che secondo il piano cartaceo tutti e tre i battaglioni avrebbero preso d'assalto le spiagge contemporaneamente, la forza d'urto all'ora X era costituita da tre compagnie del I battaglione e sarebbe stata scagliata su un fronte troppo ampio. Per di più, i barconi navigavano ciascuno per conto proprio, intenti esclusivamente a dirigersi verso la spiaggia. "Venti secondi! Che Dio sia con voi!" aveva detto il capitano. Mentre il natante riduceva la distanza che lo separava dalla costa, io stringevo sempre più le mani attorno al fucile, come se quella presa mi trasmettesse confidenza. Voltando lo sguardo verso i miei uomini, riuscii a vedere quello che provavano: chi era attanagliato dall'ansia, chi tremava come un budino, uno aveva preso il suo elmetto e ci aveva vomitato dentro, un altro era sull'orlo di scoppiare in lacrime. E tutti erano accomunati da un pallore sul volto, sembravano tutti cadaveri, sembravano già tutti morti. Le onde che sbattevano contro il muso dell'imbarcazione spruzzando dappertutto acqua fredda non facevano altro che accrescere il nervosismo. Poi qualcosa sfregò violentemente contro il ventre del mezzo d'assalto, la barca sobbalzò come se avesse avuto il singhiozzo e qualcuno dietro di me confermò che si trattava del fondale. Un marinaio azionò una grande ruota, si udì un rumore d'ingranaggio e la rampa frontale atterrò con un grande colpo su quell'infinita distesa di sassolini mentre altri due aiutarono a sistemare ulteriori rampe di legno dalla fiancata di prua. Finalmente, avevamo raggiunto la spiaggia dello sbarco ma tutti i sentimenti positivi furono soppressi da uno spettacolo spaventoso: assieme a noi, erano arrivati a riva un'altra scarsa dozzina di veicoli anfibi che si erano messi a vomitare soldati altrettanto malandati. E quella era la forza d'assalto del 21º reggimento? Dov'erano gli altri? Girandomi per breve tempo verso la Manica, mi parve di vedere in lontananza gli altri barconi, in difficoltà, che cercavano di raggiungere a tutti i costi l'obiettivo. La mia attenzione fu, però, subito richiamata dai miei camerati in difficoltà, soprattutto da quelli che avevano imboccato le rampe di legno e adesso facevano sforzi sovrumani per raggiungere la spiaggia. Due, presi dall'agitazione, non fecero in tempo ad azionare il giubbotto di salvataggio e rischiarono di essere trascinati sul fondo dal peso delle armi e delle munizioni. Fortunatamente, furono tirati a riva. Davanti a noi, circa a una trentina di metri, si estendeva una diga marittima parzialmente inclinata di colore rossastro, la cui altezza non avrebbe superato il metro e ottanta. "Abbandonate la spiaggia! Dirigetevi verso quel muro! Andate tutti al riparo!" avevo ordinato ai miei uomini. Ma la maggior parte di quelli ormai giaceva pallido e nauseante sopra il ciottolato, incapace di muoversi o di reagire. In quella terribile situazione arrivò l'inferno. Gli inglesi aprirono il fuoco dapprima con un paio di fucilate per poi colpirci anche con una mitragliatrice pesante e un lanciagranate. Corsi come un disperato accompagnato da un pugno di uomini verso quella copertura e mi gettai ai suoi piedi nel vero senso della parola. Alzai lo sguardo oltre il muro per vedere da dove potessero arrivare i proiettili ma riuscii solamente a individuare la strada costiera, un campo erboso e un ponte in lontananza. Non c'era ombra di reticolati, ostacoli o di mine e la questione mi sollevò molto poiché non vi era traccia nemmeno dei nostri genieri. Ad intervalli irregolari e sempre da posti diversi si vedevano le fiammate, alle quali io iniziai a rispondere altrettanto irregolarmente con la mia carabina. Non mi resi conto dello scorrere del tempo che era in arrivo la seconda ondata, ancora più impacciata della prima a causa delle imbarcazioni ritardatarie che, in quel momento, si erano affrettate a scaricare il loro ca-

rico vivente. In tutto quel trambusto, fu naturale che una barca su sei si arenasse sulla spiaggia o rimanesse bloccata a causa delle altre e tutto ciò non favorì l'arrivo della terza ondata, rallentando ancora di più le operazioni di sbarco. I fanti che scendevano a riva avevano un aspetto tutt'altro che rassicurante e anch'essi, almeno la maggior parte, andarono a fare compagnia ai moribondi che si lamentavano coricati sul letto di sassi."

Una complicata pianificazione per lo sbarco della 17ª divisione di fanteria e le peripezie vissute durante la notte furono le cause del ritardo dell'arrivo del 21º reggimento. Sulla carta, l'unità avrebbe dovuto sbarcare due battaglioni di fucilieri come prima ondata, iniziare l'avanzata nell'entroterra e dimezzarsi per coadiuvare gli altri due reggimenti fratelli nella conquista di Hythe e Folkestone mentre il terzo battaglione si sarebbe riunito con i paracadutisti. In realtà, sulla spiaggia designata arrivarono due compagnie di fucilieri appartenenti al I/21º reggimento nella prima ondata, una forza di per sé inconsistente per rompere la sottile linea di resistenza britannica. Il numero di soldati in grado di combattere fu ancora più esiguo se si escludono quelli divorati dal mal di mare. E ciò fu valido anche per il I/55º reggimento che venne catapultato su un'esile striscia di sabbia ghiaiosa di circa un chilometro di lunghezza dove si verificarono disavventure una dopo l'altra. Il litorale inclinato e la bassa marea in quella zona non favorirono affatto lo svolgersi delle operazioni. Due grosse *schiffe* si spinsero troppo oltre il limite e si incagliarono, diventando una preda appetibile per qualsiasi mortaio nei pressi. A bordo delle altre, i soldati gonfiarono i gommoni a remi e remarono fino a riva a bordo di quei canotti, cinque o sei per volta. Gli inglesi, qui, non furono colti alla sprovvista e reagirono immediatamente occupando la prima linea di case che si affacciava sul mare e non diedero pace agli invasori. Nel giro di dieci minuti, la spiaggia si trasformò in un cimitero di barche impressionante e non fu nemmeno necessario avvertire il comando affinché il II e il III battaglione venissero dirottati nella zona del 21º reggimento. Tedeschi e inglesi distavano meno di una ventina di metri gli uni dagli altri ma, mentre i primi si trovavano in pessimo stato e, man mano che si riprendevano dagli effetti dei travagli patiti durante il viaggio, si trascinavano come dei vermi sul punto di morte verso i loro compagni d'arme, i secondi restavano vigili sulla situazione e seccavano sul colpo gli impavidi soldati tedeschi che avevano deciso di alzarsi e correre piuttosto che strisciare.

Il I battaglione rimase così inchiodato sul litorale, impossibilitato a muoversi. E né il *Leipzig* né il *Z30 Kurt Schneider* poterono assecondare le richieste di supporto d'artiglieria poiché vi era il rischio che rimanessero colpiti anche gli stessi tedeschi. L'entusiasmo con il quale i soldati si erano imbarcati si dissolse e solo un miracolo avrebbe potuto restituirglielo.

Anche a Folkestone le cose non andarono tanto diversamente visto che i soldati del 95º reggimento riuscirono a completare solamente uno dei tre obiettivi loro assegnati. La città si trovava sul punto di sutura tra la guarnigione di Dover e il presidio di Shorncliffe e di conseguenza la sua difesa era costituita da unità miste, nelle quali si aggiravano anche gli LDV. Il suo porto era piccolo e non molto ospitale come quello di Dover ma per i tedeschi sarebbe potuto essere utilizzato comunque per facilitare il traffico dei rifornimenti via mare. Era perciò indispensabile conquistarlo facendo la massima attenzione a evitare che gli inglesi facessero brillare le eventuali cariche di esplosivo situate nei punti vitali: sotto a pali di sostegno del pontone piuttosto che nei magazzini, sotto gli archi del ponte ferroviario o sotto i frangiflutti.

Per prendere il controllo della città, la prima ondata sarebbe stata spezzata in due: le prime tre compagnie del I battaglione in teoria sarebbero sbarcate sulla spiaggia antistante al parco costiero e di lì si sarebbero spinte nell'entroterra fino ai sobborghi meridionali dell'obiettivo per aspettare l'arrivo del II battaglione. La 4ª compagnia, invece, avrebbe operato per conto suo, diretta esclusivamente verso il porto. Qualcosa, però, non andò come previsto. Le 12 mitragliatrici pesanti della 4ª compagnia, nonché i mitraglieri, furono caricate a bordo di due pescherecci mentre il resto della compagnia fu trasferito a bordo di alcune lance d'assalto operate dai genieri. All'ora X, coperti ancora dai rimasugli del fumo, i pescherecci fecero tranquillamente il loro ingresso nel porto seguiti a ruota dalle altre barche, queste dall'apparenza meno innocua. Non appena gli LDV rivelarono le loro posizioni, dai due pescherecci partì una valanga di proiettili che costrinse i difensori a tenere bassa la testa. Le squadre abbandonarono le imbarcazioni in fretta e furia, si sparpagliarono a raggera

nella zona portuale e rovistarono dappertutto per trovare le cariche esplosive o perlomeno i fili che le collegavano ai detonatori. Non solo, però, non trovarono la dinamite ma non riuscirono a razziare un bel nulla. Gli inglesi avevano già fatto piazza pulita di tutte le attrezzature che avrebbero potuto essere comode agli invasori, lasciando vuoti i magazzini. Per di più i tentativi della 4ª compagnia di ricongiungersi con il resto del battaglione fallirono a causa dell'elevata resistenza proveniente dal Royal Pavillion Hotel, una magnifica residenza in stile vittoriano che era diventata la spina nel fianco del I/95 reggimento. Quest'ultimo, infatti, facente parte della prima ondata dello sbarco, fece la sua apparizione davanti alla fascia costiera di Folkestone anch'esso all'ora X. I frangiflutti di pietra che costellavano la zona di sbarco rappresentarono un serio pericolo per le imbarcazioni, le quali dovettero districarsi per evitare di urtare contro uno di essi. Anche qui si ripeté la medesima scena già incontrata altrove: i soldati scesero dai mezzi anfibi in uno stato pietoso, riuscirono a percorrere quello scarso centinaio di metri che li separava dal parco costiero e, una volta mimetizzati nella vegetazione, iniziarono una schermaglia con gli uomini del presidio di Shorncliffe. Non ci fu verso di avanzare né di retrocedere. Tutti i progressi si arrestarono sul pendio del parco e le altre due ondate aspettarono l'arrivo dell'alta marea prima di raggiungere i loro commilitoni.

Il primo obiettivo, la conquista con un colpo di mano del porto, fu portato a termine ma non ci fu modo di penetrare in città né di sbloccare la situazione. I soldati erano insabbiati su quella spiaggia, distanti pochi metri dal loro obiettivo, tra l'altro scarsamente difeso, ma la notizia che la prima ondata della 17ª divisione di fanteria si era arenata sul litorale spinse il comandante del battaglione a non intraprendere un'azione per conto suo. Eppure, prima o poi, qualcuno avrebbe dovuto prendere l'iniziativa. Ma quando? Per quanto tempo ancora i tedeschi sarebbero rimasti lì, alla mercé degli inglesi? Avrebbero aspettato l'arrivo della seconda e terza ondata? Avrebbero atteso che i sintomi del mal di mare fossero scomparsi o si sarebbero lasciati sommergere dalla marea?

La sorpresa dei carri-sommozzatori

Con l'arrivo dell'alba, tutti i nodi vennero al pettine. L'errore di navigazione commesso durante l'odissea notturna fece sentire i propri effetti: le 12 *Prähme* che trasportavano i 24 Panzer IV si trovarono improvvisamente distaccate dal resto della loro unità ma, ormai, era troppo tardi per invertire la rotta, tornare indietro e ricongiungersi con le altre navi. Il tempo stringeva e l'indecisione imperversava tra i marinai fino a quando il comandante della compagnia non prese la decisione di sbarcare prima che fosse arrivato il terzo scaglione della 17ª divisione di fanteria. Così commentò il capitano Erick Stempel, comandante in capo del reparto corazzato: "Benché mi avessero comunicato che non ci trovavamo sul luogo prescelto, io decisi di proseguire. Per noi carristi che differenza avrebbe fatto una spiaggia o l'altra? Tanto quella era sempre l'Inghilterra, quello era sempre il nostro obiettivo. Davanti a noi, a meno di 200 metri di distanza, si muovevano i mezzi da trasporto che avevano appena riversato la seconda ondata di fanteria sulla spiaggia, anche se da lontano e su una base non molto solida mi parve di vedere i nostri ragazzi piuttosto in difficoltà. Per fortuna, come mi accertai via radio, nessuno dei miei uomini patì il mal di mare né mostrò segni di malessere. E anche i marinai sembravano aver imparato la dottrina dello *Schwerpunkt* poiché riuscirono a far restare le 12 *Prähme* in formazione, 6 davanti e 6 dietro, tutte affiancate le une alle altre. Quando venne il momento di lasciare la barca, lanciai l'ultimo messaggio radio ai miei capicarro: "Ci vediamo sulla spiaggia. Buona fortuna!". Chiuso il coperchio, gonfiai personalmente la camera d'aria e quando ricevetti due colpi sulla torretta, diedi il segnale al pilota di immergersi. Quella sarebbe stata la nostra prova del fuoco."

Arrivati a circa venti metri dalla linea di costa, i marinai abbassarono delicatamente le rampe estendibili fino a quando non urtarono il fondo del mare e segnalarono che il momento dello sbarco era arrivato. Erano le ore 04.35. I motori dei panzer sommergibili della prima fila ruggirono, i veicoli si mossero lentamente e, quasi come se scivolassero sulla rampa, si immersero nella Manica, inghiottiti dalle acque che si richiusero sopra di loro. Fu uno spettacolo assolutamente grandioso al quale solamente i marinai delle barche funsero da spettatori. In meno di un minuto, i 24 Panzer IV si trovavano sul fondo del mare e le *Prähme* avevano già invertito la direzione di navigazione. Dall'acqua sporgevano solamente le tante sommità dei tubi di gomma che portavano aria

all'equipaggio e le antenne radio. Al loro fianco passarono rumoreggianti i mezzi anfibi che prima si erano incagliati e che ora erano stati rimessi in mare. I tubi di scarico rilasciavano dietro di loro una scia di bollicine ma, nonostante ciò, nessuno ancora si era accorto di niente. Poi, quando i piloti calcolarono che di lì a poco sarebbero usciti da quella massa d'acqua sovrastante, rallentarono la velocità e inserirono la prima marcia, quasi come se stessero per fare l'apparizione in un momento solenne. Così come si erano immersi, i carri-sommozzatori pigramente emersero dall'acqua, come Poseidone, sotto gli occhi increduli dei soldati tedeschi: "Ma guarda un po' quelli! Qua c'è la guerra e loro si divertono a giocare come gli U-boot!".

Uno ad uno, emersero dalle acque e si posizionarono fianco a fianco. I tiratori sgonfiarono le camere che rendevano stagna la corona girevole e i cannonieri rimossero le guarnizioni delle volate con l'esplosivo. L'apparizione dal mare di questi mostri mobili, quasi come una magia, fece scomparire il pallore dal volto dei tedeschi e fece rinascere nei fanti lo spirito combattivo. Il carro di Stempel si avvicinò quanto più possibile al bordo della spiaggia e il cannone a canna corta da 75 mm eruttò una granata dirompente che atterrò nel campo retrostante. Per un momento ci fu un attimo di silenzio, come se quello sparo avesse fermato il tempo. Poi dalla torretta sbucò il comandante Stempel: "Allora, che cosa fate lì impalati? Siete in vacanza per caso o prendete il sole? Avanti, cialtroni! Dobbiamo toglierci il prima possibile da questa spiaggia!"

Senza farselo dire due volte, i soldati del 21º reggimento e quelli del I/55º trovarono le energie per alzarsi e per correre attraverso i campi da golf dell'Imperial Golf Club e i suoi prati erbosi. Per superare il muretto impiegato come scudo dai soldati, Stempel ordinò ai suoi uomini di concentrare il fuoco dei cannoni su due o tre punti ben precisi. Le granate ridussero in macerie la diga marittima e al contempo crearono una rampa artigianale per i carri armati che, con la stessa facilità con cui avevano superato le asperità del fondale marino, oltrepassarono anche quei cumuli di macerie e poterono finalmente dare man forte alla fanteria.

La reazione degli inglesi fu invece piuttosto differente. Poiché non avevano potuto osservare la scena, i miliziani non si lasciarono prendere dal panico quando percepirono l'avvicinarsi dei colossi d'acciaio. Semplicemente, fecero arrivare in prima linea un paio di fucili anticarro Boys.55 e, non appena i tedeschi si inoltrarono tra la striscia di case tra Hythe e Seabrook, diedero loro il benvenuto. Ma la corazza frontale dei Panzer IV era troppo spessa per lasciarsi trafiggere dai proiettili anticarro e i carri erano troppi per poter essere fermati. O meglio, i tiratori avrebbero potuto immobilizzare i veicoli se avessero aspettato che quelli fossero stati a una distanza adeguata o se avessero puntato ai cingoli. La mancanza di addestramento con quelle armi venne alla luce nel momento più critico. Supportati dal I e dal II battaglione del 21º reggimento e sfruttando al massimo la loro potenza di fuoco, i carri tedeschi seppero fare buon uso della configurazione morfologica della zona per trovare e neutralizzare tutti i capisaldi inglesi tra Hythe e Folkestone.

Riconoscendo come amici i tuoni delle cannonate e notando che la quantità di fuoco proveniente dalle due città andava progressivamente riducendosi, gli altri soldati della 17ª divisione di fanteria, ai quali nel frattempo erano svaniti la nausea e i sensi di capogiro, capirono che gli inglesi si trovavano in difficoltà e colsero l'occasione: come fulmini, scattarono in piedi e assaltarono le postazioni dentro cui si erano trincerati gli LDV e i loro commilitoni.

L'avanzata in tre direzioni

Stabilita una solida base di partenza, alle ore 06.00 i tedeschi della 17ª divisione iniziarono la loro triplice avanzata: verso nord, per ricongiungersi con i paracadutisti del 20º reggimento; verso est, per occupare la città di Folkestone e renderne operativo il porto; verso ovest, per prendere possesso di Hythe e gettare le basi per ospitare il quartier generale della 17ª divisione.

Diviso il suo reparto in tre gruppi da otto carri, Stempel si mise in testa a una colonna e osò avventurarsi verso nord, senza preoccuparsi troppo di raccogliere qualche soldato per il supporto. Era fermamente convinto che i suoi bestioni corazzati avrebbero indotto le possibili milizie lungo il percorso ad arrendersi. Invece non fu così quando i veicoli si arrampicarono sul pendio che porta al Sene Golf Valley Course. Fortunatamente per Stempel, la 1ª compagnia del I/21º reggimento aveva deciso di seguire la sua unità e insieme sopraffecero la tenace resistenza degli LDV.

L'innumerevole quantità di cadaveri che si estendeva attraverso i campi da golf e anche oltre a prima vista fece rabbrividire carristi e soldati. Poi, alcuni notarono delle uniformi da paracadutista della Wehrmacht e intuirono che nelle vicinanze ci fossero i loro *fallschirmijäger*. Nell'udire in lontananza il cigolio dei cingoli e nel riconoscere il rumore dei motori, alcuni soldati del III/20º reggimento aviotrasportato sgusciarono fuori dalle loro postazioni mimetizzate e corsero incontro alla colonna di Stempel, ricolmi di gioia nell'aver preso contatto con i loro compatrioti. Ci furono degli scambi di parole ma soprattutto, grazie a un rapido confronto delle mappe, i tedeschi appena sbarcati riuscirono a rendersi conto di dove si trovassero effettivamente. Non solo: dopo che il primo plotone della 1ª compagnia fu mandato in ricognizione a nord della A20 e si imbatté nel I battaglione del 20º reggimento di paracadutisti, le domande su dove fosse finita la terza sub-unità della divisione trovarono risposta. Anche il comandante Sturm, che era stato dato per disperso o addirittura per morto, fu ritrovato. Così egli accolse i soldati appena sbarcati: "Avrò il braccio sinistro fuori servizio ma le gambe funzionano ancora e la testa è ancora a posto. Perciò, diamoci da fare!"

Quelle condizioni non gli impedirono affatto di gestire la situazione in cui gravava il suo reggimento. Messo il III battaglione in riserva e il I a guardia delle postazioni avanzate finora raggiunte, si diresse tutto convinto verso Saltwood. Poiché il grosso dei difensori era stato attirato negli scontri ad Hythe, la resistenza al castello e nel centro abitato fu minima. Non fu nemmeno necessario richiedere l'appoggio dei corazzati poiché, quando i pochi miliziani rimasti si resero conto che erano stati aggrediti alle spalle da un'unità d'élite della Wehrmacht, rifiutarono di combattere e si lasciarono disarmare dai paracadutisti. Le operazioni di occupazione e 'pulizia' del villaggio furono eseguite a ritmi fulminei tant'è che alle ore 08.00 l'effigie del Terzo Reich sventolava dalle torri del castello e dal campanile della chiesa normanna dei santi Pietro e Paolo. La conquista del borgo anglosassone permise ai paracadutisti del 20º reggimento di stabilire un collegamento con quelli del 19º a difesa della zona di Lympne e, in seguito, favorì il trasferimento di tutta la 7ª divisione una volta che la 22ª aviotrasportata fosse atterrata nei luoghi indicati. Inoltre, anche la posizione geografica del villaggio giocò a favore dei tedeschi: da quell'altipiano, infatti, era possibile allungare lo sguardo verso le paludi di Romney e di conseguenza, in assenza di nebbia, sarebbe stato possibile tenere sotto controllo ogni movimento inglese proveniente da quella zona.

Gli altri due rami dell'avanzata si mossero lungo un'unica direzione ma con versi opposti, diretti a occupare le città costiere di Hythe e Folkestone. Le battaglie che seguirono furono una triste anteprima del grande scontro che sarebbe necessariamente imperversato per prendere il controllo dell'importante centro urbano di Dover. Le due città ospitavano un trascurabile numero di civili armati ma il fulcro delle difese era costituito dai blocchi stradali improvvisati: i combattenti, per rendere difficile qualsiasi tentativo di penetrazione nelle vie interne da parte degli invasori, si erano dati da fare e avevano raccolto qualsiasi oggetto utile alla costruzione di una barricata: armadi, reti dei letti, materassi, mobili, tronchi di legno di qualsiasi diametro, sedie, veicoli non funzionanti etc. Salvo qualche sentiero sfuggito agli occhi dei ricognitori tedeschi, le principali strade che entravano e uscivano dalle due città furono bloccate: procedendo verso l'interno cresceva il numero di blocchi stradali dislocati agli incroci. Sui campanili e sui tetti si erano appostati coloro che con il fucile avevano una maggiore esperienza e, a ogni angolo, vi era un gruppo di LDV che incessantemente teneva sotto tiro la strada. Di fronte a una difesa così organizzata, i tedeschi misero in campo quattro reggimenti di fanteria (il 111º reggimento della 35ª divisione di fanteria prese parte agli scontri essendo sbarcato a ovest di Hythe) e un ridotto reparto corazzato, il tutto supportato dai mortai leggeri e pesanti. In mezzo a quella baraonda, nessuno seppe quando effettivamente iniziarono gli scontri poiché ovunque nell'aria riecheggiarono per tutto il mattino i colpi delle fucilate o le detonazioni delle granate. L'unica cosa certa fu che l'impresa non fu delle più semplici, soprattutto a Folkestone dove in azione vi era solamente il 95º reggimento. Il coraggio e la tenacia dimostrati da entrambi i contendenti furono degni di lode ma furono la fretta che gli invasori ebbero di conquistare quei due obiettivi e le moderne tecniche di guerriglia urbana perfezionate dalla Wehrmacht che permisero una riduzione dei tempi dei combattimenti.

Si sparò dal mattino fino a tarda notte e i tedeschi non si limitarono a impiegare fucili, bombe a mano e mitragliatrici leggere. Per rimuovere le barricate inizialmente furono impiegati i carri armati

ma non sempre la possente mole di quei mostri corazzati permetteva di aprire un passaggio attraverso gli incroci e non sempre i veicoli tornavano indietro: gli inglesi avevano vinto la paura del carro armato tedesco e, sfruttando la ridotta velocità di quelli, miravano ai cingoli con lo scopo di immobilizzarli. Ma fu così solamente all'inizio. Con il passare dei minuti, i tedeschi ricevevano sempre più materiale e gli inglesi perdevano sempre più uomini. Dove possibile, i carri armati neutralizzarono le postazioni nemiche nelle periferie e, per avanzare verso l'interno, la fanteria venne accompagnata dai cannoni anticarro da 36 mm, ai quali spettò il compito di aprirsi i varchi tra i blocchi stradali e di far saltare i nuclei di resistenza nemici.

La Torre Martello nº 1, dalla cui posizione ideale una manciata di LDV tenevano sotto controllo il porto di Folkestone e l'area circostante, venne espugnata all'arma bianca. Fu una lotta spietata, durante e dopo la quale i fanti della 17ª divisione tedesca non dimenticarono di lasciare tracce del loro passaggio: quando una casa veniva occupata e al suo interno venivano trovati dei miliziani in armi, questi ultimi erano dapprima disarmati, poi fatti uscire in fila con le mani dietro la testa, condotti dietro l'edificio e barbaramente fucilati. Gli ultimi colpi furono sparati verso le ore 21.00, quando ormai ad Hythe e a Folkestone la maggior parte delle persone parlava la lingua germanica.

Nessun problema per Reinhard

Se l'Abwehr non era riuscito a scoprire la vera natura della Ridotta di Dymchurch, il mistero venne presto svelato agli occhi dei soldati della prima ondata della 35ª divisione di fanteria e all'equipaggio delle uniche navi che erano rimaste a coprire quel settore di sbarco, i due cacciatorpediniere *Z4 Richard Beitzen* e *Z11 Bernd von Arnim*. Gli artiglieri inglesi, vista la scarsissima quantità di navi di scorta, conferirono la massima priorità alle uniche navi da guerra nemiche sotto tiro. I cannoni inglesi da 6 pollici rigurgitarono le loro granate e come tradizione mancarono, seppure non di molto, il *Richard Beitzen*. Ai vertici del comando della 35ª divisione fu sufficiente sapere da dove sparassero i cannoni per rendersi conto che il I/109 reggimento sarebbe stato sepolto sul fondale se qualcosa non fosse stato fatto in fretta. Per confortare gli equipaggi delle barche che si stavano mettendo in posizione per avvicinarsi alla costa, le navi tedesche risposero immediatamente al fuoco, scaraventando contro la fortificazione tutto quello che avevano. Poi, quando gli inglesi consegnarono la seconda razione di granate, nel cielo si materializzarono una ventina di Ju-87 appartenenti al II/StG 77, senza scorta. Non che lo spazio aereo fosse rimasto vuoto: in continuazione vi erano bombardieri, caccia, cacciabombardieri e trasporti, carichi della 22ª divisione aviolanciata, che andavano, portavano a termine la loro missione e rientravano, avanti e indietro. Ma quel pugno di Stuka capitò in quella zona semplicemente perché, a causa dell'intenso traffico radio, il comandante della formazione aveva frainteso gli ordini e aveva cambiato la rotta, dirigendosi verso la zona dello sbarco. Fu sufficiente avvistare i lampi delle cannonate inglesi e le due colonne d'acqua che si sollevarono nei pressi delle navi tedesche affinché i Ju-87 si tuffassero contro la Ridotta di Dymchurch. Una dopo l'altra, le bombe da 250 kg demolirono pezzo a pezzo la struttura, riducendola in un cumulo di macerie fumanti, uccidendo gli artiglieri e mettendo a tacere i cannoni per sempre. In meno di dieci minuti, il principale pericolo che minacciava la 35ª divisione di fanteria fu spazzato via.

Ma rimaneva da stroncare ancora una seconda minaccia se si voleva evitare di trasformare l'operazione in una carneficina: neutralizzare le due Torri Martello ad ovest di Hythe, i cui mitraglieri avevano iniziato a prendere di mira le imbarcazioni in avvicinamento. Sebbene alcuni soldati iniziassero a manifestare terrore, la cadenza di fuoco con la quale gli inglesi stavano accogliendo i nuovi ospiti lasciava pensare che non avessero munizioni da sprecare. A quel punto si fece vivo il radiotelegrafista della squadra che si era nascosta dietro al rialzo situato posteriormente alla Torre Martello n° 14. Lanciò nell'etere un messaggio di soccorso rivolto alle due unità della Kriegsmarine nella zona, dicendo che entro dieci secondi avrebbero segnalato con dei razzi viola i bersagli da annientare. Il marconigramma venne captato dai cacciatorpediniere che invertirono la rotta di 180° e si diressero verso Hythe. I Brandeburghesi spararono nel cielo due razzi del colore indicato via radio e tagliarono la corda il più rapidamente possibile, verso nord, attraversando gli immensi poligoni di tiro, per ricongiungersi con i loro camerati. E il semplice fatto che indossassero uniformi inglesi

salvò loro la vita. Infatti, i mitraglieri che maneggiavano le Vickers sul tetto della Torre si accorsero dei razzi viola ma, avendo visto dei loro commilitoni scappare via come disperati, credettero che si stessero ritirando a nord. L'emozione provocata dal contesto e la presenza dei barconi tedeschi in avvicinamento non aveva permesso loro di notare che i 'loro commilitoni' imbracciavano fucili tedeschi e avevano al cinturone delle bombe a mano fabbricate in Germania. Continuarono a sparare, anche quando i cacciatorpediniere *Z11 Bernd von Arnim* e *Z4 Richard Beitzen* resero evidente la finalità della loro presenza. In rapida successione, tutti e dieci i cannoni principali delle navi da guerra aprirono il fuoco contro i bersagli indicati e ben visibili. Ci fu un susseguirsi di esplosioni, fracasso, frammenti di cemento e mattoni che volavano ovunque. Poi le fiamme si spensero e sulla zona calò una grigiastra cortina di polvere.

Dopo quell'evento, nulla sembrò più sconvolgere il procedimento dello sbarco. L'intera fase sembrava regolata dalle mani invisibili dell'Onnipotente o da qualche forza misteriosa poiché tutto andò come previsto. I marinai seppero gestire la situazione, sfruttando al meglio l'ampio limite del fronte e i soldati si erano tranquillizzati nell'assistere alla distruzione della batteria inglese. Per mettere la ciliegina sulla torta, ci fu una strabiliante cooperazione tra i mezzi anfibi, i carri armati subacquei e gli *Schwimmpanzer II*. I 32 Panzer III emersero dalle profondità marine giusto pochi minuti prima dell'arrivo del I/111° reggimento, nell'arco di sabbia che separava Hythe dalla Ridotta di Dymchurch. I pezzi da 37 e 50 mm ben piazzati demolirono le prime case della periferia occidentale di Hythe, che crollarono come se fossero state costruite con il cartongesso. L'unico ostacolo fisico che si presentò davanti agli uomini del I/94° reggimento e parte del 109° fu la diga di Dymchurch, una costruzione difensiva costruita ai tempi dei Romani che si estendeva dall'omonima città alla fortificazione distrutta. Per superare tale sbarramento venne fatto affluire con la massima priorità una compagnia di guastatori, i quali riuscirono ad aprire tre varchi e permisero così al traffico pesante di defluire verso l'interno. Quando arrivò la fanteria, la strada verso l'interno era aperta. Quel tratto di spiaggia sabbiosa non presentò alcun ostacolo né furono riscontrati altri problemi come la presenza di mine, filo spinato o cecchini. Semplicemente, la debole linea difensiva inglese collassò sotto la potenza di fuoco della prima ondata cosicché i soldati tedeschi poterono spingersi nell'entroterra, incalzando i difensori, fino a entrare in contatto con i paracadutisti che avevano occupato Lympne.

Se il comandante in capo Reinhard poté comunicare alla fine della giornata un rapporto più che positivo sull'andamento delle operazioni, a Bruxelles gli alti comandi della Wehrmacht non guardarono con previsioni ottimistiche l'andamento dell'Operazione Leone Marino: i tedeschi erano sbarcati, sì, ma analizzando più dettagliatamente la situazione, la battaglia era lungi dall'essere vinta. A Dymchurch, Hythe e Folkestone ogni tanto apparivano soldati o miliziani solitari che spesso facevano di tutto per rallentare le operazioni di sicurezza; i civili si dimostrarono tutt'altro che collaboratori e ce ne sarebbe voluto di tempo prima che le acque si fossero calmate; la città di Dover con il suo importante porto era ancora saldamente in mano inglese e una permanenza per troppo tempo nelle mani dei difensori avrebbe permesso ai britannici di demolire tutte le attrezzature necessarie ai tedeschi; la RAF rappresentava ancora una minaccia da non sottovalutare e la Royal Navy, prima o poi, sarebbe intervenuta nello Stretto in massa; infine, le condizioni metereologiche previste per il giorno 20 sembravano azzeccate in quanto, poco prima del tramonto, il cielo iniziò a oscurarsi a causa di uno spesso ammasso di nuvoloni grigiastri. Hitler pose pesantemente l'accento su quanto fosse importante quell'operazione per la Germania e gonfiò esageratamente le cifre sulle perdite che i reparti della prima ondata avevano subìto.

«Se è vero che domani nessuna nave potrà avventurarsi nel Canale per portare rifornimenti e quant'altro, allora è altrettanto vero che i nostri soldati sull'isola sono condannati» aveva detto il Führer ai suoi generali quando gli ultimi rapporti erano arrivati. In realtà, Hitler rimase impressionato dalle notizie negative solo perché furono le prime a giungere. I comunicati meno critici o quelli degni di essere almeno sfogliati furono semplicemente accantonati tra gli ultimi e non ancora letti come, ad esempio, quello che riportava dell'espediente ingegnoso utilizzato dalla 22ª divisione aviolanciata per trasportare quanti più uomini possibile nella zona di Hawkinge. Poiché tutta la base aerea poggiava sopra un manto erboso, piuttosto sensibile all'umidità e non il massimo per far atter-

rare e decollare i grossi Ju-52 o gli ingombranti Ju-90, i piloti si resero conto che per trasportare tutte le attrezzature della divisione via mare, dal 22º reggimento d'artiglieria al reparto anticarro, non sarebbe bastata l'intera giornata. Così, aiutati dal battaglione del genio, improvvisarono una seconda zona d'atterraggio a nord dell'aerodromo, sfruttando la zona pianeggiante e priva di ostacoli, velocizzando il trasferimento degli equipaggi.

Ma fatto molto più importante che per quasi nessuno ebbe una certa rilevanza fu l'arrivo del II/14º reggimento contraereo sul suolo britannico. A bordo di 18 *Prähme* A2, le cinque batterie comprendenti anche i calibri da 88 mm più i pezzi leggeri motorizzati giunsero dinanzi alle spiagge controllate da un reparto della 35ª divisione di fanteria. Le imbarcazioni, per ordine del comandante del battaglione, si arenarono sulla spiaggia, abbassarono i portelli e permisero così ai trattori SdKfz 7 di giungere a terra senza bagnare i cingoli. Per rimuovere le *Prähme* furono chiamati i rimorchiatori: grazie a lunghe catene, le imbarcazioni poterono essere trainate fino al largo e ripresero la loro autonomia. Benché il suo arrivo passasse quasi inosservato e la sua presenza fosse vista come un di più nella testa di ponte, sarebbe bastato l'arrivo di un uomo speciale per far cambiare idea all'Alto Comando a Bruxelles.

In ogni caso, una mancata valutazione di quei rapporti e un'errata convinzione delle prossime azioni del nemico avrebbero potuto davvero portare i tedeschi allo sfacelo. Tuttavia, anche i provvedimenti adottati dagli inglesi contribuirono a determinare il destino degli invasori sull'isola.

XIII – IL GIORNO DECISIVO

Due opinioni divergenti

La situazione inglese il 19 luglio non era delle migliori. In quella circostanza, un efficace sistema di comunicazione e una buona conoscenza delle condizioni avrebbero permesso ai difensori di organizzarsi al meglio, non tanto per respingere gli invasori, ma almeno per cercare di contenere l'avanzata nell'entroterra e tagliare loro i rifornimenti. Tuttavia, a causa degli assidui bombardamenti aerei, più di una volta le linee telefoniche furono interrotte e le poche radio che la linea di comando del Kent aveva in dotazione non erano state utilizzate per molto tempo poiché ritenute insicure e inaffidabili. In un momento in cui sarebbe stata necessaria la sicurezza nelle azioni e la rapidità negli ordini, i comandanti inglesi dimostrarono tentennamenti e incertezze.

Dopo una notte passata insonne, Liardet ricevette da Ramsay un messaggio alle ore 03.57, in uno dei pochi momenti in cui le comunicazioni furono ripristinate: "È stata rilevata una forte attività aereo-navale nello Stretto di Dover, con l'intervento dell'aviazione di entrambe le parti. È possibile che ci sia un transito di un convoglio nemico molto importante o con un carico molto prezioso."

Liardet era troppo confuso per badare al contenuto di quella comunicazione e scelse di mandarla al suo diretto superiore Thorne che, a sua volta, la fece arrivare fino a Londra. Attorno alle ore 10.00 la notizia giunse alle orecchie di Sir John Dill, il nuovo comandante in capo dello stato maggiore imperiale, e a Churchill. La notizia insospettì il Primo Ministro britannico e qualche membro del comando ma non suscitò tanto scalpore. Poi ci fu il blackout più completo. Fu solamente alle ore 11.40 che i collegamenti furono ripristinati e sopraggiunse a Liardet un secondo dispaccio: "Forze tedesche si sono attestate lungo la costa meridionale del Kent", anch'esso proveniente da Ramsay.

Dunque il nemico era arrivato e si era pure stabilito nell'Inghilterra meridionale. Ma con quanti soldati? Con quanti carri armati? Qual era l'ampiezza del fronte? E la sua profondità? Tutte domande temporaneamente senza risposta. Alle ore 15.15, Liardet riuscì a mettersi in contatto telefonico con Thorne e gli ripeté parola per parola ciò che Ramsay gli aveva comunicato in precedenza. Il nemico era già sul suolo britannico. Allora che fare? Come proseguire? Non sapendo il numero di forze tedesche e non avendo il tempo di scoprirlo, Thorne cercò di fare più luce sull'oscura situazione. Si mise in contatto con Schreiber e, stando a ciò che alcune pattuglie di esplorazione della 135ª brigata avevano riferito, scoprì con amara sorpresa che i tedeschi erano sbarcati su un tratto di litorale tra Dover e Dymchurch. Poco dopo, un terzo comunicato arrivò sempre da Liardet: "Hythe e Folkestone sono sul punto di capitolare, da Dymchurch non arrivano più notizie e il tempo massimo stimato per un'efficace resistenza qui a Dover sono dieci ore. Faremo del nostro meglio."

A questo punto Thorne ebbe abbastanza informazioni per passare alla formulazione del piano da adottare: facendo leva sullo sfacelo avvenuto a Dunkerque, pensò bene di pianificare una ritirata generale a nord, dietro il fiume Medway, dietro la linea GHQ, ancora in fase di costruzione. In questo modo, egli ritenne, si sarebbe potuto rallentare l'avanzata dei tedeschi sfruttando al massimo gli uomini e le risorse a sua disposizione mentre la Royal Navy avrebbe ripulito il Canale da qualsiasi natante ostile. Per facilitare gli spostamenti, le unità si sarebbero sganciate la notte stessa. Il piano fu descritto per telefono a Ironside ma a causa dei bombardamenti, il comandante in capo dell'Esercito dovette farselo rispiegare per ben quattro volte.

Quando ebbe grossomodo un'idea di cosa Thorne avesse pianificato, portò la notizia al Parlamento ma qui si trovò di fronte un muro invalicabile eretto da Churchill in persona. Dinanzi alla proposta che Ironside gli fece, così rispose il Primo Ministro: "Ritirarsi? È una parola che non esiste nel mio vocabolario, un'azione che non deve passare neanche per l'anticamera del cervello. È un gesto da codardi e vigliacchi, non degno di un soldato inglese. Ritirarsi significa spalancare le porte al nemico e permettergli di inseguire le nostre truppe, di infiltrarsi e di creare scompigli. No. Non ci sarà nessuna ritirata. Lei [riferendosi ad Ironside] dica a Thorne che sono pronto ad accettare di tutto ma non un passo indietro. Che cosa diranno i civili se vedranno i nostri soldati ritirarsi e abbandonare le loro posizioni? Dobbiamo lanciare contro i tedeschi tutto quello che abbiamo e se necessario moriremo sulle nostre posizioni ma non ci ritireremo."

Di fronte a quelle parole, l'atmosfera nel Parlamento si fece silenziosa, tant'è che nemmeno Dill osò ribattere per paura di vedersi cascare addosso una montagna di ira. Ancora una volta il tono severo di Churchill aveva dominato.

Il piano di Thorne fu bocciato ed egli ne fu informato solamente alle ore 19.25, per via di quei motivi che sono ormai già noti. Ma che cosa aveva fatto nel tempo d'attesa il comandante del XII corpo? Niente. Non aveva agito, non aveva mosso un dito. Questa, infatti, era una caratteristica negativa dell'Esercito di Sua Maestà: quando non arrivavano ordini dai superiori, i soldati non facevano niente. E così gli inglesi persero un'occasione d'oro per mettere in stallo il dispositivo tedesco.

I bombardieri della Luftwaffe erano impegnati a colpire i porti, grosse città e centri di comunicazione, i caccia facevano la guardia sullo Stretto, la fanteria dell'invasore era impegnata a reprimere i disseminati centri di resistenza che si accanivano con tanto coraggio mentre attorno al perimetro i tedeschi stavano trasferendo i paracadutisti della 7ª divisione aerea e i fanti della 22ª divisione aviolanciata alle loro corrette posizioni. Quello sarebbe stato il momento più opportuno, dal momento che la 1ª e la 2ª brigata di fanteria 'Londra' della 1ª divisione omonima erano a breve distanza dalla linea difensiva perimetrale e il nemico aveva la guardia abbassata. Invece, le due unità avevano già iniziato i preparativi per lo sganciamento notturno e si stavano muovendo in direzione di Maidstone quando arrivò l'ordine di annullare tutto.

Dietrofront! Così facendo, però, Thorne vide svanire ogni possibilità di fermare i tedeschi. Se una ritirata su postazioni più difendibili non era la scelta possibile, l'altra alternativa gli giunse tramite la voce del Premier: un contrattacco. Contrattaccare la testa di ponte tedesca con cosa? Con le brigate di fanteria a sua disposizione? Negativo. Sarebbe stato necessario un intervento delle unità corazzate, di reparti motorizzati, della RAF e della Royal Navy. E nel minor tempo possibile. Tirando le somme, Thorne concluse che le ore di luce a sua disposizione erano insufficienti per condurre un contrattacco e sollecitò Londra affinché almeno la RAF o la Royal Navy facessero qualcosa. Visto che Newall dichiarò che la forza aerea non sarebbe potuta scendere in campo con la Luftwaffe pattugliante nei cieli, l'unico che accese il barlume della speranza fu Pound garantendo che la marina avrebbe fatto tutto il possibile. Di certo non avrebbe potuto mandare tutte le navi ancorate a Scapa Flow nello Stretto di Dover nel giro di qualche ora ma avrebbe tentato di rallentare il traffico marittimo tedesco con le unità ancorate nei paraggi. La salvezza della Gran Bretagna e il successo (o il fallimento) dell'Operazione 'Leone Marino' sarebbero dipesi dall'esito di un'intrepida azione della Royal Navy la notte tra il 19 e il 20 luglio.

L'intrigo del Caso

Le unità della Royal Navy ancorate nelle vicinanze della Manica erano sempre state pronte a intervenire ma le uniche due in grado di infliggere un colpo mortale alla logistica tedesca erano le navi al comando dell'ammiraglio Sir William James, stanziata a Portsmouth, Newhaven e Portland, e quelle dell'ammiraglio Sir Reginald Plunkett-Erne-Erle-Drax, che occupavano i porti tra Harwich e Ramsgate. Tuttavia, quando arrivò l'ordine dall'Ammiragliato ai due comandanti di lanciare quella notte stessa una specie di raid contro lo Stretto, non tutte le navi lì presenti erano pronte a partire: a Portsmouth, ad esempio, aveva gettato l'ancora la corazzata *Queen Elizabeth* che si trovava sotto riparazioni. Sebbene la sua potenza di fuoco potesse destare l'invidia nei tedeschi, una nave di quelle dimensioni non avrebbe potuto fare molto nello Stretto. Perciò furono scelti i più piccoli cacciatorpediniere e altre unità secondarie. James riuscì a mettere insieme una flottiglia composta dai cacciatorpediniere *Achates*, *Ambuscade*, *Esk*, *Express*, *Icarus*, *Saladin* e *Wosley*, la maggior parte dei quali aveva terminato le riparazioni a fine giugno. Plunkett, invece, assemblò una flotta comprendente 3 incrociatori leggeri, 19 cacciatorpediniere e 11 dragamine. Anche se nella comunicazione non fu detto, l'effetto sorpresa sarebbe stato l'ingrediente chiave che avrebbe permesso agli inglesi di compiere la loro toccata e fuga senza concedere al nemico il tempo necessario per far intervenire i cannoni o i siluri. Data la gravità della situazione e poiché il fattore velocità era essenziale, i due ammiragli iniziarono a scambiarsi comunicazioni altamente riservate tramite le apparecchiature senza fili, senza nutrire il minimo sospetto che queste potessero venire intercettate dal nemico. Senza comunicare quante navi avrebbero impiegato, i due graduati della Royal Navy concordarono nel

lanciare un attacco a tenaglia: James da ovest, Plunkett da est, nella speranza di trovare e affondare quante più navi tedesche.

Toccata e fuga. Niente sparatorie inutili, niente spreco di munizioni e di prezioso carburante. Le due flotte sarebbero dovute arrivare contemporaneamente nei pressi dello Stretto alle ore 01.00, nel cuore della notte. A rigor di logica, poiché le navi di Plunkett erano più distanti dall'obiettivo, sarebbero partite con venti minuti di anticipo rispetto a quelle di James. Animati da un senso di vendetta per i compagni caduti nelle battaglie nei fiordi norvegesi e a Dunkerque, impregnati di valori quali la difesa della patria e un elevato senso del dovere, ricolmi della volontà di distruggere gli aggressori nazisti e fiduciosi che l'azione sarebbe andata a buon fine, i marinai inglesi sbrigarono la preparazione delle imbarcazioni in tempi rapidissimi ma con la massima precisione. Già alle ore 21.44 il cacciatorpediniere *Javelin* abbandonava il molo di Hull per dirigersi verso l'estuario del Tamigi, dove ad aspettarlo vi sarebbe stato il resto della flottiglia.

Ma l'Ammiragliato britannico aveva fatto i conti senza l'oste. Prima di tutto, avevano sottovalutato la presenza delle mine navali tedesche. Durante tutto il giorno D, infatti, i posamine di Lütjens si erano dati da fare per fortificare quanto più possibile le due estremità dello Stretto, sotto copertura aerea ed effettuando almeno tre missioni ciascuno; secondo, la comunicazione avvenuta tra i due ammiragli passò tutt'altro che inosservata. Gli uomini del B-Dienst intercettarono, registrarono e inviarono a Berlino l'intero marconigramma, venendo così a conoscenza delle intenzioni dei britannici. O meglio, gli uomini del B-Dienst avevano continuato a decodificare quasi la metà dei messaggi cifrati della Royal Navy ma quello ricevette la massima attenzione da parte di tutti. Una situazione paradossale e bizzarra: i tedeschi leggevano i messaggi della Marina britannica e gli inglesi riuscivano a decrittare i codici di Enigma della Luftwaffe e dell'Heer mentre quelli della Kriegsmarine apparivano ancora come indecifrabili. E senza che nessuno se ne accorgesse! Inutile dire con quale immediata tempestività i tedeschi si attivarono per preparare le adeguate contromisure. Le centraline telefoniche divennero roventi e tutta la costa della Francia occupata tra Cherbourg e Ostenda sembrò risvegliarsi, ribollire e agitarsi. Tutti i convogli che erano in procinto di lasciare i porti furono fermati, a tutte le navi che si trovavano nello Stretto fu comunicato di mettersi al riparo nel minor tempo possibile, le divisioni che presidiavano la costa franco-olandese tra Cherbourg e Rotterdam furono messe in stato di massima allerta, le batterie al Passo di Calais messe in guardia, la contraerea fu preparata e la flotta da guerra che aveva supportato l'invasione si raggruppò tra la Baia della Senna e la striscia d'acqua che separava Dover e Boulogne. Naturalmente, anche questa volta i tedeschi si impegnarono a non far capire le loro intenzioni al nemico e, anzi, per mascherare lo stato di allerta, furono trasmessi nell'etere finti messaggi nei quali si parlava di numerosi convogli che avrebbero fatto la spola tra le due coste durante la notte. Sebbene i tedeschi fossero riusciti a scoprire l'ora dell'attacco, fallirono invece nell'individuare quante navi avrebbero preso parte all'operazione, in modo particolare a causa della mancanza di tempo. Di fronte a questa lacuna, si convinsero che le navi avversarie non sarebbero state più di una ventina di cacciatorpediniere. Sarebbe stato impossibile che 41 navi da guerra potessero avventurarsi nello Stretto all'una di notte. Non vennero nemmeno a conoscenza della rotta ma non fu necessario visto che, con un po' di intuito, anche un sempliciotto avrebbe capito per quale motivo le navi inglesi sarebbero venute nello Stretto.

Man mano che le lancette degli orologi ticchettavano, molti tedeschi aspettavano con ansia l'arrivo della Royal Navy. Ma sarebbe arrivata? Oppure quello era stato solamente uno stratagemma degli inglesi per trarre in inganno i conquistatori d'Europa? Il grandammiraglio Raeder aveva predetto che il nemico prima o poi avrebbe scagliato la flotta contro i canali marittimi di rifornimento ma sarebbe stato possibile che gli inglesi avessero avuto ancora qualche nave operativa in grado di raggiungere il luogo cruciale? Vista la feroce resistenza messa in piedi dalle truppe del BEF intrappolate nella sacca di Dunkerque, nessuno osò rispondere di no alla suddetta domanda. E la conferma che gli inglesi sarebbero stati fedeli al loro appuntamento arrivò per l'ennesima volta dalle antenne e dai monitor della stazione Freya di Wissant. Furono avvistate 11 navi e, grazie alla capacità di rotazione dell'apparecchio, gli operatori le tallonarono senza sosta. Ma poco dopo, altri puntini luminosi comparvero sui display, fino a raggiungere la modica cifra di 35 navi, che si stavano av-

venturando verso lo Stretto di Dover. Il fatto che la Royal Navy possedesse un numero maggiore di imbarcazioni rispetto alla Kriegsmarine non era una novità ma nessuno poté immaginare che una tale forza navale sarebbe stata in grado di raggiungere i corridoi dei rifornimenti in meno di ventiquattr'ore dallo sbarco. Ciò, però, non costituì una grossa preoccupazione per i tedeschi, i quali riposero tutta la fiducia, con aria ottimista, nell'efficacia delle loro difese in quel settore.

Ma in guerra, anche se tutto è stato calcolato nei minimi dettagli, c'è sempre qualcosa che sfugge. Questo qualcosa lo si potrebbe definire 'il giudice della battaglia', colui che involontariamente e inaspettatamente decide l'esito dello scontro. Una specie di comandante invisibile che è stato onnipresente su tutti i terreni di scontro e al quale né l'esercito più numeroso né lo stratega più in gamba sono riusciti a tenere testa: il generale Caso. Imprevedibile, imbattibile ed un vero asso nel ribaltare le sorti di un'intera guerra quando queste sembrano ormai segnate. Basti pensare a cosa accadde un lontano 14 agosto 1281 al largo della costa nipponica, quando uno spaventoso tifone distrusse 3.800 delle 4.000 navi sulle quali si erano imbarcati i guerrieri mongoli del potente Kublai Kahn destinati a invadere il Giappone feudale. Fu dopo quello strano episodio che i samurai a difesa dell'isola battezzarono quei tifoni *kamikaze*, cioè 'vento divino'. Un altro episodio nel quale è evidente l'azione del Caso accadde il 13 settembre 1862, durante la guerra civile americana, quando il sergente nordista John Bloss trovò tre sigari avvolti in una cartaccia sulla quale erano segnati i piani di battaglia del generale Lee. In questo modo, i comandanti nordisti riuscirono ad anticipare le mosse del nemico che attaccò quattro giorni dopo. I due eserciti si scontrarono ad Antietam, anche se il risultato ottenuto fu inconcludente per entrambi gli schieramenti. La marcia delle truppe di Lee verso Washington era giunta ad un punto morto mentre la controparte nordista, il generale McClellan, non seppe mettere in pratica ciò che il poeta latino Orazio aveva scritto nelle Odi: *carpe diem*.

Anche la notte tra il 19 e il 20 luglio 1940 il generale Caso mise di nuovo il suo zampino tramite un episodio che ha dell'inverosimile. Gli undici dragamine di Plunkett navigavano come la punta di una freccia, in formazione a V. Gli arnesi per ripulire i campi minati tedeschi erano già parecchi metri sotto il livello del mare quando il terzo natante rivolto verso la costa inglese saltò in aria. Cosa era successo? Ecco dove intervenne il Caso: le potenti tenaglie della nave erano capitate all'altezza di un sensore di un esplosivo che avvolgeva una porzione di cavo metallico, uno di quei trucchetti ideati da Ruge per prevenire la rimozione dei campi minati. Fu davvero un caso che la parte di esplosivo a protezione del cavo si trovasse allo stesso livello dei congegni da taglio del dragamine. E l'innesco che ne seguì provocò la detonazione della carica contenuta nella mina, aprendo una falla nello scafo della nave sufficientemente grande da farla affondare.

A quel punto si generò il caos poiché nessuno dei due contendenti riuscì a comprendere le vere cause dell'esplosione e l'affondamento del dragamine: Plunkett, a bordo dell'incrociatore leggero *Manchester*, pensò subito al peggio, ovvero alla presenza delle *Schnellboote*. In effetti, le dense nubi che si erano raggruppate sulla Manica, sopra il Passo di Calais e sulla costa meridionale inglese, avevano formato le condizioni ideali di un attacco a sorpresa da parte della Kriegsmarine, in particolare da parte delle S-boot. Tali imbarcazioni si sarebbero avvicinate ai dragamine e ne avrebbero silurato uno. Questa fu la sua opinione. Di conseguenza, non avendo radar di tiro sulle sue navi, venuto a conoscenza del fatto che le condizioni metereologiche sarebbero peggiorate nell'arco della notte, dopo aver ricevuto un marconigramma particolare e non volendo restare lì a farsi bersagliare liberamente, ordinò alla sua flotta di ruotare di 180° e rientrare nei porti. Per evitare che i tedeschi origliassero, il suo ordine fu diffuso tramite segnali luminosi, dapprima ai dragamine in avanguardia e poi al resto della flotta. Plunkett temette una possibile rappresaglia da parte del nemico e per questo motivo, alla fine del comunicato, aggiunse anche di preparare i cannoni e allo stesso tempo di allontanarsi alla massima velocità. I bagliori dei fari di segnalazione furono avvistati anche dalle sentinelle tedesche ma… nessun colpo venne sparato. Non un proiettile illuminante, non una salva. Nemmeno le navi di Lütjens nella Baia della Senna cercarono di inseguire le imbarcazioni di Sua Maestà. Perché? Perché anche i tedeschi non seguirono il suggerimento di Orazio, visto che ne avevano l'occasione?

Essenzialmente per due motivi, il secondo conseguenza del primo. Quando il dragamine inglese saltò in aria, anche ai tedeschi venne in mente che una S-boot si trovasse nei paraggi e avesse spon-

taneamente aperto il fuoco. Ma gli ordini che vigevano erano chiari: non bisognava ingaggiare battaglia con il nemico fino a quando non fosse arrivato l'ordine da Wissant, cioè fino a quando tutte le navi inglesi non fossero entrate nello Stretto. Chi era stato quel comandante disubbidiente? Chi aveva osato avventurarsi contro il nemico, solamente per aggiungere una tacca in più al numero di navi affondate e magari ricevere anche una medaglia per la coraggiosa impresa? Altro che medaglia! Quando Bütow venne a sapere dell'accaduto, avviò subito un'accurata indagine per scoprire chi fosse stato l'indisciplinato. Per le poche restanti ore di buio e per tutto il giorno 20, il comandante supremo delle flottiglie di torpediniere si consultò con i comandanti delle cinque ancorate a Cherbourg ma, secondo i loro rapporti, non una sola nave aveva lasciato il porto. La soluzione rimase all'ombra del mistero. Ma, ammesso che nessuna *Schnellboot* avesse lanciato un siluro, come mai i tedeschi non intervennero? Secondo le disposizioni di Lütjens, le S-boot sarebbero arrivate galleggiando sopra i campi minati per accerchiare il nemico mentre i cannoni della Kriegsmarine avrebbero agito a distanza ma… ma qualcosa a bordo delle navi ormeggiate in mare aperto non tornava: il radar di tiro della *Admiral Scheer* aveva presentato delle anomalie mentre quello della *Lützow* parve non funzionare correttamente. Sebbene i tedeschi avessero imparato la lezione di Dunkerque con la *Bismarck*, ancora una volta il generale Caso intervenne: a causa di un contatto difettoso della rete di alimentazione sulla *Scheer*, originato dalle numerose scosse e vibrazioni della battaglia del mattino, e di un corto circuito sulla *Lützow*, gli apparecchi radar risultarono non funzionanti. E, ancora una volta, l'origine di questi due incidenti rimase avvolta da un alone di incertezze.

Il risultato fu che la Royal Navy fallì parzialmente la propria impresa: invece di colpire i convogli tedeschi, le unità inglesi fecero proprio un buco nell'acqua, bruciando litri e litri di carburante inutilmente e rischiando di venire attaccate dall'artiglieria costiera e navale del nemico. Se non altro, Plunkett aveva imparato la lezione: la prossima volta avrebbe attaccato in massa, senza più distaccare i dragamine dal resto della flotta.

Gli stessi rischi e pericoli furono corsi da James il quale, come Plunkett, fece effettuare ai sei cacciatorpediniere un viaggio a vuoto. La vera ragione di una ritirata così frettolosa sarà descritta in un prossimo paragrafo.

I marinai ritornarono alle basi stanchi e demoralizzati e a poco servirono le confortanti parole dei loro superiori per tirare su il morale. "Con la luce del sole e con un assalto in massa manderemo sul fondale i loro mercantili. Non dobbiamo perdere le speranze!" erano le voci che giravano tra gli equipaggi britannici. Non perdere le speranze? Se è vero che la speranza era l'ultima a morire, quella di molti marinai di fermare i tedeschi solo con la Royal Navy era sul punto di varcare i confini dell'aldilà.

Il Caso, però, non ebbe pietà nemmeno degli impavidi invasori. Infatti, quando da Wissant gli operatori confermarono che le navi inglesi si stavano ritirando, i tedeschi agirono in maniera inconsueta: invece di riprendere il traffico mercantile nella Manica, approfittando delle sue calme acque, fecero tutto il contrario! Non solo si preoccuparono di assemblare quanti più mercantili e navi da trasporto possibili nei porti occupati più volte citati ma richiamarono dalle spiagge tra Dover e Hythe le restanti unità che si erano dirette a trasportare gli approvvigionamenti! E tutto perché Krantz, il direttore della logistica della 16ª Armata *suppose* che gli inglesi sarebbero tornati alla carica la notte stessa. Ma, quando le sue congetture si rivelarono errate, egli si pentì amaramente di non aver lasciato partire le navi. I mercantili *Ruhr*, *Goethe*, *Atlantik*, *Kramer* e *Westland* avevano nelle loro stive ciò che più sarebbe servito ai tedeschi in Inghilterra: tonnellate di munizioni per fucili, cartucciere per mitragliatrici, granate per mortai, proiettili per l'artiglieria di vario calibro e soprattutto i colpi per le batterie di Flak 88. E la mancanza di questi rifornimenti alla testa di ponte si sarebbe fatta sentire ben presto se non fosse stato per l'astuzia di un uomo che, in quelle poche ore di pace e calma, compì la traversata della Manica e toccò piede nello stesso punto da cui erano sgusciati i panzer anfibi.

Il generale in motocarrozzetta

All'interno della prestigiosa residenza di Château d'Hesdin l'Abbé, non lontano dal Château d'Aumont a Boulogne, sede del quartier generale della 16ª Armata, il giorno stesso dello sbarco

molti comandanti che erano, o sarebbero stati, coinvolti con l'Operazione 'Leone Marino' si ritrovarono per discutere sull'andamento delle operazioni e su come agire in futuro. Oltre alla sfilza di persone già incontrate in precedenza, come Busch, Krantz e von Vietinghoff, presero parte all'incontro anche il generale Eugen Ritter von Schobert, comandante in capo del VII corpo d'armata, il generale Eccard Freiherr von Gablenz, comandante della 7ª divisione di fanteria e subordinato a von Schobert assieme al generale Walter von Seydlitz-Kurzbach e al generale di fanteria Kurt von Briesen, rispettivamente i comandanti in capo della 12ª e della 30ª divisione di fanteria. Oltre ai rispettivi attendenti, si presentarono, infine, il generale dei carristi Georg-Hans Reinhardt, comandante in capo del XXXXI corpo d'armata e i generali sotto il suo comando: Kuntzen (8ª panzer), Rommel (7ª panzer) e von Boltenstern (29ª fanteria motorizzata).

A differenza di ciò che accadde a Bruxelles, qui vennero analizzati con molta peculiarità non solo i rapporti che i comandanti delle divisioni appena giunte in Inghilterra avevano inviato assieme alle navi da carico vuote ma anche le relazioni della Luftwaffe e della Kriegsmarine. A Busch serviva un dettagliato quadro della situazione e, nel suo rapporto finale da presentare al Führer, egli preferì raccontare la verità. Se le condizioni climatiche non fossero migliorate e se il porto di Dover non fosse stato preso entro tempi stretti, le procedure di sbarco di uomini e mezzi sarebbero dovute procedere con l'utilizzo del *Großlandungsbrücke* (il 'Grande molo', nome in codice affibbiato dai marinai e dai soldati al ponte galleggiante della Krupp) e del *Seeschlange A*: il primo in fase di terminazione e il secondo giunto a completamento proprio un giorno prima dell'operazione anfibia (con il sacrificio di un gran numero di lavoratori deportati). Ma per trasportare il *Seeschlange A* da Amburgo sarebbero stati necessari come minimo una dozzina di rimorchiatori oppure… oppure qualche altra nave di grosso tonnellaggio. Ma lì nei paraggi non si trovava la flotta al comando di Böhm? Un cacciatorpediniere o, ancora meglio, un incrociatore, avrebbero trainato senza problemi il serpentone fino a Folkestone o Hythe. Fu sufficiente mettersi in collegamento con l'ufficiale in comando alla base navale più prossima ad Amburgo, Cuxhaven, e scoprire che in quel porto vi erano ancorati l'incrociatore leggero *Emden* e i 3 cacciatorpediniere *Z7 Hermann Schoemann*, *Z10 Hans Lody* e *Z17 Diether von Roeder*. Perciò il problema su come far scendere dalle navi la seconda ondata, la cui data di arrivo fu anticipata al 21 luglio, fu parzialmente risolto. Parzialmente perché a cosa sarebbe servita una seconda ondata se le truppe sull'isola fossero state ricacciate in mare? Va ricordato che l'Abwehr aveva stimato la presenza di 21 divisioni britanniche di stanza sull'isola, tra cui 3 corazzate e 5 motorizzate. E se gli elementi celeri (o i presunti tali) fossero stati lanciati contro la testa di ponte, quale sarebbe stato il destino delle truppe sbarcate? Con il mare in tempesta la Kriegsmarine non avrebbe potuto offrire granché, con il cielo nuvoloso i letali bombardieri in picchiata non avrebbero potuto lanciarsi sulle colonne nemiche e il tiro delle batterie di Todt avrebbe provocato più danni che altro. Dalle conclusioni di Busch, si capì in fretta che le rosee speranze di evadere dalla testa di ponte nel giro di qualche giorno si volatilizzarono nell'aria. "La cosa più sensata e logica che ritengo debba essere fatta – sue testuali parole, registrate nel diario della 16ª Armata – in un momento come questo sia mantenere l'ordine tra i soldati sbarcati, organizzare una salda difesa e prepararsi a respingere qualsiasi tentativo di assalto da parte del nemico, provenga esso dal cielo, da terra o dal mare, almeno fino a quando le condizioni metereologiche non permetteranno una velocizzazione dei processi logistici e di trasporto di truppe fresche."

Eh sì. L'imbattibile Wehrmacht, che con le sue sfolgoranti divisioni panzer aveva soggiogato l'Europa continentale, adesso, per la prima volta dal 1 settembre 1939 avrebbe dovuto assumere un atteggiamento difensivo. La rinomata *Blitzkrieg* si sarebbe trasformata in una difesa statica. Tale manovra non fu chiaramente ben vista né da alcuni generali né soprattutto da Hitler, il quale non vedeva di buon occhio il soldato tedesco scavare una trincea.

Tuttavia, non ci volle molto a capire che i carri armati tedeschi non erano imbattibili ma fortemente dipendenti dal carburante; un Aristotele del XX secolo avrebbe detto, usando uno dei suoi sillogismi: "Un carro armato senza benzina non può muoversi; un carro armato che non può muoversi è un ferrovecchio da buttare; se la benzina non arriva, i carri armati nella testa di ponte sono dei ferrivecchi da buttare."

Già la linea logistica della 16ª Armata era instabile come un castello di carte e, se si fossero aggiunte anche le condizioni atmosferiche avverse, il castello sarebbe crollato. E poiché nessuno si era preoccupato di trasportare il carburante necessario ai veicoli blindati, quasi tutti i panzer sbarcati quella mattina disponevano di non più di 2 litri di benzina cadauno.

Difendersi sì. Ma chi sarebbe stato in grado di organizzare un solido sistema difensivo nella testa di ponte? Già, chi? Nell'immenso salone dove gli alti papaveri della 16ª Armata si erano radunati ci fu un momento di silenzio. Nessuno sembrò accettare il rischio di prendersi sulle spalle il destino di quei valorosi soldati nella porzione di isola occupata. Poi qualcuno ruppe il ghiaccio. Erwin Rommel si alzò in piedi e dichiarò che sarebbe partito alla volta dell'Inghilterra e avrebbe organizzato personalmente la difesa del settore. Grazie all'esperienza maturata dopo lo scontro a sud di Arras, Rommel garantì che sarebbe riuscito ad eliminare qualsiasi pericolo che minacciava l'esile testa di sbarco, a patto che fossero state rispettate due condizioni: almeno un battaglione di artiglieria pesante contraerea avrebbe dovuto raggiungere l'Inghilterra e trasportare una quantità di carburante sufficiente per permettere di manovrare con i mezzi blindati.

Quando il resoconto della riunione fu trasmesso a Bruxelles, gli alti graduati dell'Heer si insospettirono e mal giudicarono la figura di Rommel come sovrintendente della difesa in Inghilterra. Per di più, come affermò von Brauchistch: "Se concedessimo il carburante a Rommel, quello sarebbe capace di arrivare a Londra nel giro di due giorni con un battaglione motorizzato!". Arrivare a Londra nel più breve tempo possibile era ciò che tutti i generali della Wehrmacht speravano, anche se probabilmente non soltanto con un battaglione di fanteria motorizzato. Perciò, niente benzina per Rommel. L'audace comandante non si arrese affatto quando, al porto di Calais, un portaordini gli comunicò il messaggio di von Brauchistch. Non potendo convincere i superiori con le buone, adottò l'astuzia: decise di trasportare con sé in Inghilterra anche il 37º reparto di esploratori motorizzato, cosicché, con la scusa delle motociclette e delle autoblindo, potesse ottenere un minimo quantitativo di carburante. Mentre Rommel in persona dirigeva le operazioni di carico, il suo attendente, il maggiore Hans-Joachim Schraepler, si precipitò in tutta fretta al quartier generale della 7ª divisione panzer per invitare il capitano Hans von Luck a seguirlo fino al porto con tutti i suoi uomini.

Anche nella scelta dei mezzi di trasporto Rommel non si accontentò. Per caricare il maggior numero di rinforzi e scorte, egli scelse i mercantili sui quali le merci avrebbero viaggiato: il *Lander*, il *Büffel* e il *Madrid*, tre mercantili che, in totale, possedevano una stazza pari a 14.000 tonnellate e che erano stati appositamente convertiti per il trasporto dei carri armati. E anche sulla disposizione delle unità, il generale non si smentì: disposte su due file le motociclette, egli andò ad occupare la prima più vicina alla rampa di uscita, prendendo il posto del mitragliere mentre il suo attendente divenne il pilota; dietro di lui seguiva uno stato maggiore alquanto preoccupato e un Hans von Luck pieno di eccitazione per ciò che sarebbe successo in futuro.

La traversata fu breve ma si svolse sotto un clima di accesa tensione e fu pervasa dalla paura che la Royal Navy fosse tornata alla carica. Tutti sapevano, infatti, che i mercantili trasportavano tonnellate di materiale facilmente infiammabile ed esplosivo. Ma per quella notte la Royal Navy non sarebbe più venuta.

I capitani dei mercantili allinearono le navi e abbassarono le rampe. Per vederci di più, Rommel ordinò che fossero sparati quanti più razzi illuminanti possibili. Sotto la luce dei proiettili caricati al fosforo bianco, dal ponte superiore del *Lander* si accesero i motori e i fari delle motociclette. Le sentinelle di guardia, benché anch'esse fossero state avvisate dell'imminente arrivo di un nuovo comandante, restarono a bocca aperta quando videro un generale sbarcare a bordo di un sidecar. Rommel, vedendo i soldati lì impalati, gridò loro: «Allora? Non restate lì immobili! Piuttosto andate a dare una mano a coloro che scaricheranno la benzina e il resto. Forza, forza!». Poi, rivolgendosi al suo attendente, disse: «Portami al quartier generale della 35ª. Vado a fare due parole con qualche collega.»

«Lo consideri già fatto, *Herr General*.» Schraepler ruotò completamente la manopola del gas e la motocarrozzetta abbandonò la spiaggia, in direzione del castello di Lympne.

La Alesia del XX secolo

"La città di Alesia si trovava alla sommità di un colle molto elevato ed era chiaro che non si poteva prenderla se non per assedio; le radici di questo colle erano bagnate da due parti da due fiumi. Davanti alla città si estendeva una pianura lunga circa tre miglia, dagli altri lati la città era circondata da colli di eguale altezza, posti a non molta distanza." Con queste parole, Giulio Cesare descrisse nel *De Bello Gallico* la posizione della città di Alesia, una città della lontana Gallia, protagonista di un'epocale battaglia che si svolse nel 52 a.C.

Il condottiero romano aveva intrapreso dal 58 a.C. una campagna per evitare che la popolazione degli Elvezi potesse minacciare la sicurezza di Roma. Campagna che si era conclusa con la quasi totale sottomissione della Gallia, con due spedizioni in Britannia e due incursioni al di là del Reno. Nel 52 a.C. nella prima regione citata scoppiò una rivolta guidata dal re degli Averni, Vercingetorige, che si estese ben presto a tutte le popolazioni della Gallia. Il proconsole romano iniziò a dare la caccia ai rivoltosi, distruggendo le loro principali città e deludendo i piani di Vercingetorige. Le ripetute sconfitte della propria armata gli costarono la fiducia delle popolazioni alleate cosicché, nel settembre del 52 a.C., egli si ritirò con il suo esercito nella città di Alesia. Poiché la città si trovava in un luogo con evidenti barriere naturali, Cesare decise di stringerla d'assedio, sicuro che l'inedia avrebbe falciato gli 80.000 uomini di Vercingetorige e la popolazione locale dei Mandubi. Ma il capo della rivolta, una notte, fece uscire i cavalieri dalla città e li mandò a cercare aiuto dalle tribù vicine. Cesare fu informato di tutto ciò e diede inizio alla costruzione di maestose opere d'assedio: "Fece scavare un fossato [ad ovest di Alesia, tra i due fiumi] profondo venti piedi [circa 6 metri], con le pareti verticali, in modo che il fondo di esso fosse largo quanto erano distanti fra loro i bordi superiori. Costruì tutte le altre opere ad una distanza di quattrocento piedi dal fossato affinché, non essendo possibile guarnire di difensori tutta la linea di difesa […] non potessero i nemici di notte arrivare improvvisamente fino alle difese e di giorno lanciare frecce contro i soldati occupati nei lavori. Dopo questo intervallo, dunque, fece scavare due fossi larghi quindici piedi e profondi altrettanto [circa 4,5 metri]: il più interno dei due […] fu riempito con acqua deviata da un fiume. Dietro i fossi costruì un terrapieno e una palizzata alta dodici piedi, a questa aggiunse un parapetto di legno merlato, e fece disporre pali aguzzi e forcuti, incastrati tra il parapetto di protezione e il terrapieno, e rivolti in direzione del nemico, che avevano lo scopo di rendere più difficile la scalata; infine lungo tutta la linea di difesa costruì delle torri, distanti tra loro ottanta piedi [circa 28,5 metri]. […] Spesso i Galli assalivano le nostre opere facendo violente irruzioni da più porte della città. Perciò Cesare pensò di dover fare delle aggiunte alle difese perché la linea potesse essere tenuta da un minor numero di soldati. Così fece tagliare dei tronchi di albero aventi i rami molto robusti e ne fece scortecciare e appuntire le cime, mentre venivano scavate fosse continue della profondità di cinque piedi [circa 1,8 metri]. In queste fosse fece conficcare i tronchi e li fece legare in fondo fra di loro, in modo che non potessero essere divelti, lasciandone fuori i rami. Furono sistemate in tal modo quindici file di tronchi tra loro collegati e coi rami intrecciati e chi penetrava in quel punto si impalava sulle aguzze palizzate, che vennero chiamate cippi. Davanti a queste furono scavate delle buche come i punti nel cinque dei dadi. In queste buche vennero infissi dei tronchi lisci, grossi quanto un femore, molto aguzzi e induriti col fuoco alla cima. Non emergevano più di quattro dita da terra, mentre per tenerli saldamente piantati ognuno di essi era rincalzato con terra dell'altezza di un piede [circa mezzo metro] ben pigiata; per nascondere il pericoloso paletto, le buche venivano ricoperte di giunchi e cespi. Queste difese erano allineate su otto file alla distanza di tre piedi ciascuna [poco più di un metro]; e poiché presentavano una somiglianza coi fiori, erano dette gigli. Avanti a questi vi erano, completamente infissi a terra, dei pioli della lunghezza di un piede, che portavano, nella parte superiore, uncini di ferro ed erano disseminati ovunque a poca distanza tra loro: questi artifizi erano detti stimoli. Finita questa linea di difesa, Cesare ne fece costruire un'altra della stessa specie nella parte più piana, seguendo, come poté, le accidentalità del terreno per quattordici miglia [circa 22.5 chilometri], con orientamento opposto alla prima, rivolta, cioè, verso un nemico che venisse dall'esterno, per evitare che forze anche molto superiori potessero prendere alle spalle la difesa." In aggiunta alle testuali parole di Cesare, egli fece disporre quasi un migliaio di torri distanti circa venticinque metri l'una dall'altra e occupate dall'artiglieria romana: catapulte, baliste e onagri. Il piano

di Cesare di costringere alla resa per fame Vercingetorige funzionò: dopo tre sanguinosi assalti per spezzare l'assedio, il capo degli Averni si consegnò al proconsole romano, deponendo le armi ai suoi piedi.

L'episodio sopra descritto non è casuale dal momento che tra il 20 e il 23 luglio si ripeté una versione moderna della battaglia di Alesia. I comandanti, le strategie, gli strumenti bellici e gli uomini erano diversi ma la tipologia della vicenda fu molto vicina a quella che si svolse in Gallia nel 52 a.C.

In una colonna di tre motociclette BWM R75, Rommel e il suo stato maggiore si diressero nell'ampio maniero nei pressi di Lympne. Il generale Reinhard era andato a riposare quando il baccano delle motociclette lo destò dal sonno svegliando anche tutti gli occupanti del castello. Erano le ore 03.42. Rommel si presentò senza troppi convenevoli, scaricò lì il suo stato maggiore e gli comunicò che avrebbe compiuto un'ispezione della linea del fronte prima di decidere quali strategie adottare per la difesa. Requisita una tanica di benzina e messa sulle ginocchia, il suo attendente guidò instancabilmente la motocarrozzetta da Lympne fino a Dymchurch e da lì iniziò il tour che si concluse nuovamente a Lympne dopo quasi quattro ore.

Rommel era fatto così: aveva il suo particolare carattere. Egli non era un generale da seconda linea, tantomeno da scrivania. Il suo posto era sempre davanti, con la truppa.

Durante un'offensiva, egli sorvegliava i reparti avanzanti a bordo della sua vettura o del suo aereo e, non appena notava qualcosa non andare come avrebbe dovuto, si preoccupava di sbloccare la situazione. Malvisto da molti superiori per il suo carattere diffidente, vivace e disobbediente, era invece amato dai suoi soldati. Egli cercava di passare quanto più tempo possibile con loro e mangiava le stesse loro razioni, volendo constatare personalmente il morale dei suoi uomini. Durante il suo viaggio d'ispezione, andò a far visita a tutti i reparti, sia quelli che avevano combattuto e sia quelli che non lo avevano ancora fatto. E assunse un comportamento diverso in base agli effettivi che si trovò di fronte: quando andava a far visita agli avamposti o agli accampamenti dei soldati, domandava loro sempre se stessero bene, se ricevessero acqua e munizioni, se avessero incontrato particolari difficoltà e così via; con i sottufficiali e gli ufficiali, invece, il suo atteggiamento era più distaccato e si limitava a chiedere una lista di quanti soldati fossero caduti sul campo di battaglia.

Rommel, dato che non si fidava mai troppo delle relazioni scritte in quell'occasione, volle farsi un'idea con i propri occhi della geografia del terreno e volle verificare che l'esperienza di uno sbarco anfibio non avesse turbato i fanti. Il viaggio proseguì a ritmi spediti fino a quando i due non arrivarono nel settore della 1ª divisione da montagna. Qui, gli ospedali da campo straripavano di feriti, i morti si contavano a decine ma, nonostante ciò, i soldati dimostrarono di avere ancora il morale alto, non perché l'impresa generale fosse riuscita ma perché il famoso comandante della divisione fantasma era venuto a far loro visita.

Dopo aver terminato la panoramica tra i ricoverati, Rommel e Schraepler si diressero da Kübler, il quale poté raccontar loro tutto ciò che aveva visto il giorno prima. Fu un racconto davvero straziante, che al generale fece ritornare in mente il triste episodio avvenuto durante gli scontri ad Arras. Ma Rommel lo interruppe prima che le sue parole lo ferissero ulteriormente. Anche quando l'argomento della discussione si spostò sul piano di Kübler per attaccare Dover, Rommel lo zittì. L'obiettivo con la massima priorità non era conquistare la città costiera con il suo porto di notevole importanza strategica bensì difendere ciò che i soldati tedeschi avevano duramente conquistato. Prima di lasciare il quartier generale della 1ª divisione da montagna, Rommel avvertì Kübler di tenersi pronto perché avrebbe dovuto presto seguirlo fino a una destinazione sconosciuta e lo congedò dandogli il benvenuto 'nell'Alesia del XX secolo'.

Il comandante addetto alla difesa che ricevette pieni poteri da Busch e von Vietinghoff non poté non visitare i reparti d'artiglieria schierati in seconda linea. Poi, sempre a bordo della sua motocicletta con sidecar e la tanica di benzina quasi vuota, ripercorse la strada a ritroso, passando di quartier generale in quartier generale e invitando i comandanti delle varie divisioni e reggimenti, del reggimento Großdeutschland e del III battaglione dei Brandeburghesi a seguirlo.

Alle ore 07.40 spaccate, una colonna motorizzata composta da elementi molto variegati fra loro fece il suo ingresso nel cortile interno del castello di Lympne.

Allestire le difese

Rommel non perse un secondo di tempo: sulla base delle informazioni ottenute, aveva già architettato nella sua mente un semplice piano per consolidare le posizioni guadagnate. Alla presenza di tutti i comandanti, egli dimostrò di possedere anche un'eccellente dote di sintesi poiché nel giro di tre o quattro minuti tutti i presenti sapevano quello che avrebbero dovuto fare. Per prima cosa, il 16º reggimento della 22ª aviotrasportata avrebbe dovuto terminare il trasferimento in direzione di Hawkinge, iniziato la sera stessa dello sbarco, per ricongiungersi con gli altri due. Contemporaneamente a ciò, tutti i reggimenti delle restanti divisioni avrebbero dovuto provvedere all'estensione della testa di ponte, come era stato pianificato a Berlino, e solo allora avrebbero avuto inizio i lavori di approntamento delle strutture difensive.

Rommel si preoccupò anche di assegnare ad ogni divisione un settore specifico da difendere e prestò molta attenzione alla scelta delle unità. Con una cartina in scala 1:50.000, egli schematizzò la loro posizione. A partire dal fianco sinistro, cioè dalla zona di Dymchurch, si sarebbero disposte la 35ª divisione di fanteria, la 17ª, la 7ª divisione aerea, la 22ª aviotrasportata e il reggimento Großdeutschland sull'estremità meridionale del fianco destro. La 1ª divisione da montagna, a causa del tasso di perdite troppo elevato, si sarebbe limitata a stringere d'assedio la città di Dover mentre i due battaglioni dei Brandeburghesi si sarebbero insediati nelle città costiere di Hythe e Folkestone. L'artiglieria divisionale sarebbe stata raggruppata in particolari punti della testa di ponte e, in seguito, mimetizzata mentre i cannoni e i fucili anticarro, le squadre mortai e le compagnie di mitragliatrici pesanti sarebbero state sistemate a ridosso della prima linea. Per quanto concerneva la disposizione dei cannoni antiaerei, Rommel stesso avrebbe indicato le postazioni per piazzare i pezzi.

Detto questo, l'insieme dei comandanti fu congedato e Rommel andò a trovare il battaglione trasmissioni del 19º reggimento aereo. Utilizzando messaggi schematici si mise in comunicazione con il quartier generale della 16ª Armata e riferì una vera e propria lista delle cose che urgevano agli uomini prima che la testa di sbarco si trasformasse in una grande 'Dunkerque all'inverso': munizioni, medicinali, bende, acqua, un battaglione di fanteria da montagna, migliaia di mine antiuomo e anticarro, chilometri di filo spinato, esplosivi, carburante, ricognitori per scoprire i movimenti del nemico e supporto aereo ravvicinato.

Mentre dall'altra parte della Manica i servizi logistici della 16ª Armata e la Luftflotte 2 raccattavano il materiale disponibile per il XIII corpo d'armata, in Inghilterra, alle ore 08.00 in punto, ebbe inizio l'espansione della testa di ponte con qualche modifica rispetto a ciò che Berlino aveva detto. La 35ª divisione di fanteria si spinse verso ovest e sistemò i suoi effettivi lungo una linea approntata seguendo le barriere naturali o sfruttando le costruzioni che gli inglesi avevano eretto in precedenza. Partendo da Dymchurch, i tedeschi si spostarono in direzione sud-ovest e una compagnia del I battaglione del 34º reggimento occupò senza colpo ferire il quartiere di St. Mary's Bay, facendo saltare tutti i ponti e trincerandosi tra le abitazioni non ancora travolte dalla impetuosità dei combattimenti. Il resto del reggimento si sistemò seguendo la linea tracciata dal canale Clobsden, appartenente a tutta una fitta rete di canali di drenaggio artificiali che attraversavano le paludi di Romney. La linea di difesa proseguì a nord, fino a Newchurch, con andamenti più o meno lineari e sempre seguendo canali o strade, fino a Bilsington. Poi, una brusca deviata verso nord-est, in direzione di Bonnington, attraverso le pendici boscose di Stockshill Wood, Whites Wood, Knoll Wood, le moderate alture di Aldington Knoll e Ruffin's Hill, per terminare al paesino di Aldington, anch'esso completamente abbandonato in fretta e furia. Quello fu designato come il punto di sutura tra la 35ª e la 17ª divisione di fanteria.

Gli elementi della seconda, infatti, abbandonarono presto le loro posizioni originali e si spinsero verso nord, verso gli obiettivi già prefissati in precedenza. Da Aldington, il perimetro difensivo si estese in direzione irregolare verso il villaggio di Sellindge e poi verso Stanford. A partire da quella località, i fanti della 17ª si insediarono a Postling, sulle sue alture strategiche, Postling Wood, edificarono un caposaldo alla fattoria Stample, proprio tra le alture di Postling e Etchinghill, bloccarono la North Downs Way, un sentiero che attraversava il Surrey e terminava a Dover, e per finire dislocarono una compagnia a quota 165, un punto di notevole importanza poiché avrebbe permesso di

bloccare qualsiasi tentativo di infiltrazione tra Lyminge e i rilievi di Postling. La città appena citata fu presidiata dal III battaglione del 21º reggimento e tutte le strade che vi portavano dentro furono bloccate. Il battaglione anticarro fu spezzettato nelle sue tre compagnie le quali piazzarono le loro batterie rispettivamente a quota 165, sulle pendici settentrionali Tolsford Hill e tra gli alberi di Postling Wood, ben mimetizzate nella folta vegetazione quasi come se il comandante Loch avesse percepito un possibile assalto corazzato in quella direzione. Il generale, in realtà, non aveva avuto un'illuminazione divina né era un veggente. Egli intuì che quella zona di fronte sarebbe potuta rientrare nella direttrice d'attacco britannica poiché gli uomini del 21º reggimento, espandendosi su quelle alture e in quelle boscaglie, si erano scontrati con alcuni drappelli del I LRB. Gli inglesi non parvero accettar battaglia e andarono a ripararsi dietro i rilievi circostanti… il che non fu un buon sintomo.

Il resto del settore settentrionale fu affidato alla 7ª divisione aerea. A differenza di quanto le due divisioni di fanteria avevano fatto, l'unità di paracadutisti aveva già avuto modo di sperimentare la strategia della difesa contro gli inglesi. Perciò, invece di creare una linea pressoché continua, Putzier ordinò ai suoi uomini di trincerarsi in piccoli capisaldi ottenuti da fattorie isolate o da fortificazioni di punti ad alta quota. Ecco che i paracadutisti si rintanarono a Ottinge e scelsero le quote più alte attorno alla città di Elham, nonché il centro abitato stesso, per piazzarvi posti di osservazione e mitragliatrici. Squadre isolate di paracadutisti armati di bombe a mano, carabine e pistole mitragliatrici si dispiegarono tra Elham e Wootton. Sulle pendici, nei boschi, agli incroci e nelle case i paracadutisti si attrezzarono come poterono per difendere quelle posizioni.

Sul fianco destro, il 16º reggimento della 22ª divisione aviolanciata sparpagliò gli elementi di una compagnia a Picklen Wood e a Lyddenhill Wood mentre il grosso dell'unità si barricò sulla cima alberata di Shave Wood, sull'altopiano retrostante Lydden e trasformò suddetta città in una sorta di bunker urbano. Il resto della divisione marciò in direzione di Waldershare Park e si fortificò dietro alla strada che conduceva a Eythorne. Quella città divenne un munito caposaldo, anche se la sua posizione avrebbe potuto far pensare a una spina nel fianco degli inglesi, dal momento che la linea del fronte si spostò a sud, verso Eastling Wood e la fattoria Eastling Down. Proprio come aveva fatto Loch, von Sponeck fece dispiegare le batterie anticarro del reggimento sulle alture a sud di Lydden e nelle selve di Captain's Wood e Waldershire Park, convinto che anche lui sarebbe riuscito ad arrestare, un possibile contrattacco inglese diretto verso quella zona.

Per concludere la linea del fronte, i fanti del reggimento Großdeutschland occuparono il sobborgo di Whitefield ed estesero il perimetro attraverso Pineham e Guston, per arrivare al vecchio sito della Langdon Battery. Naturalmente, nella maggior parte dei casi, ci furono delle scaramucce isolate qua e là ma non avvenne alcuno scontro di proporzioni rilevanti tra i soldati che avanzavano e quelli che difendevano.

Ma, al di là di come i comandanti delle compagnie sistemarono i tiratori, i mortai e le mitragliatrici e di come furono rimorchiati i pezzi dell'artiglieria divisionale fino alle postazioni della seconda linea, una parte fondamentale della difesa fu rappresentata dalla disposizione delle batterie antiaeree da 88 mm. Per evitare che i britannici colpissero i due aeroporti, Rommel mise altrettante batterie pesanti in formazione esagonale, coronate da pezzi leggeri da 20 mm tra i quali comparvero anche i primi esemplari di Flakvierling 38, un cannone antiaereo su affusto quadrinato composto dalle medesime bocche da fuoco. I restanti Flak a doppio ruolo furono sistemati in posizioni arretrate rispetto al resto dell'artiglieria campale e secondo le precise indicazioni di Rommel: uno fu trainato fino al Castello di Lympne e puntato in direzione delle paludi di Romney, altri tre furono schierati su alture e boschi compresi tra Folks Wood e Hawkinge e i rimanenti furono piazzati a guardia delle strade che conducevano a Alkham e Ewell Minnis. In questo modo Rommel avrebbe potuto cercare di arrestare qualsiasi sfondamento nemico nella testa di ponte, anche se così facendo le munizioni dei cannoni dovettero essere razionate con cura: non più di 65 colpi ad alto esplosivo per pezzo.

Coloro che, però, più di tutti s'impegnarono per fortificare il perimetro furono senza dubbio i battaglioni del genio delle varie divisioni. Se il soldato tedesco fu addestrato a scavarsi una buca, a preparare sacchetti di sabbia e sistemarli sul bordo della buca, il geniere fu preparato a fare tutto ciò

che il semplice soldato non sarebbe stato in grado di fare. Ai genieri toccarono i compiti più rischiosi e più faticosi. Su ordine preciso di Rommel, prepararono delle buche particolari, profonde 53 cm e larghe 1,95 m. Dentro di esse, vi infossarono i cannoni anticarro Pak 36 da 37 mm e alcuni nuovi esemplari di Pak 38 da 50 mm, giunti in Inghilterra per andare a sostituire i cannoni della 14ª compagnia del 55º reggimento e una batteria del 17º reggimento, 17ª divisione di fanteria. In questo modo, gli affusti e gli scudi risultarono meno visibili e divennero completamente mimetizzati quando attorno alle buche dei cannoni furono sistemati rametti di pianticelle e ciuffi d'erba. Ma il lavoro fu tutt'altro che finito poiché Rommel tirò fuori un asso della manica che, solamente in seguito, gli sarebbe bastato per guadagnarsi la stima degli uomini di cinque divisioni.

Visto che ai tedeschi non servivano più, egli diede ordine di abbattere parecchi pali della luce e alberi della medesima altezza, li fece lisciare e scorticare fino a quando non assunsero un diametro simile a quello di un cannone. Per farli sembrare ancora più veri, i primi 3-5 centimetri furono intagliati e i piccoli tronchi furono in seguito ricoperti di grasso e di tutti i prodotti di scarto che i genieri grattarono via dalle marmitte dei carri armati e degli altri veicoli. Il risultato fu che ben 17 finte batterie anticarro, cioè ben 68 cannoni di legno, furono disposte lungo il perimetro difensivo orientale.

Ed è interessante scoprirne il perché: Rommel non sapeva minimamente da quale direzione sarebbero provenute le unità corazzate nemiche. Ma a lui fu sufficiente fare un giro nel settore tenuto dalla 35ª divisione di fanteria per rendersi conto che il terreno delle paludi di Romney non era adatto a un'offensiva con mezzi corazzati, anche se non escluse del tutto una tale possibilità. Fu proprio per questo che 15 batterie fantoccio furono assegnate alla 35ª divisione di fanteria: la presenza di cannoni manufatti avrebbe sicuramente messo in guardia gli inglesi e forse li avrebbe perfino dissuasi dal tentare di avanzare da quella zona con i carri armati. A differenza però delle vere batterie, schierate in particolare nei settori della 17ª divisione di fanteria e della 22ª divisione aviolanciata, il generale diede esplicitamente l'ordine di non abbondare con la mimetizzazione in maniera da lasciare quelle presunte bocche da fuoco ben visibili agli osservatori nemici. Questo avrebbe avuto un enorme vantaggio in seguito.

Camuffate le reali batterie, venne il problema di rallentare l'avanzata del nemico e possibilmente canalizzarla verso settori specifici. Come? Con le mine. Laddove non potevano essere sistemati i soldati, lungo i pendii facilmente accessibili, prima degli ingressi ad un villaggio e in zone scelte dai comandanti, le mine saltellanti antiuomo spuntarono come funghi: erano le pericolosissime *Schrapnellmine,* ordigni che, se attivati, balzavano da terra fino all'altezza della vita e scagliavano in un angolo giro più di quattrocento pallini metallici, frammenti di legno e sbarrette d'acciaio. Lungo le strade, in prossimità degli incroci e anche nei pressi degli ingressi ai paesini furono impiantate anche le *Tellermine 35,* feroci strumenti in grado di neutralizzare qualsiasi veicolo con un peso compreso tra i 90 e i 180 kg che ci fosse saltato sopra. La semplice posa di questi diabolici attrezzi venne fatta tenendo conto di tutte le precauzioni del caso: violando le normali regole dettate alla scuola militare circa la disposizione di un campo minato, i pionieri sistemarono due paletti, uno al centro e uno al lato della buca. A entrambi fissarono un filo sottile collegato agli inneschi della mina sul fondo e sul fianco, in modo da essere il più possibile in tensione. Così, anche un leggerissimo spostamento del suolo a destra o sinistra, cioè un minimo contatto con l'ordigno, lo avrebbero fatto saltare. La disposizione dei campi minati fu forse l'operazione che richiese più tempo, cosa comprensibile visti gli arnesi con i quali i genieri dovevano maneggiare. Ma con essa ebbe termine il grosso delle difese. Aiutati dai fanti, i reparti del genio scavarono profonde buche nelle quali sistemarono i mortai e sveltirono i processi di creazione, trasporto e sistemazione dei sacchetti di sabbia. Infine, furono srotolati chilometri e chilometri di filo spinato, in modo particolare nel settore della 17ª divisione di fanteria. Di particolare rilievo per la sua unicità si rivelò essere l'espediente escogitato dal maggiore Blumentritt, comandante del 17º battaglione pionieri: a intervalli regolari e vicino ai picchetti attorno ai quali si stringeva come un serpente il filo spinato, fece scavare piccole buche non molto profonde e vi fece collocare in esse le maledette mine antiuomo saltellanti. Non in tutte le buche, però: in quelle che si estendevano nei pressi della barriera di filo spinato furono sotterrate numerose scatolette di carne, un ingegnoso trucchetto per ingannare gli apparecchi per

l'individuazione delle mine in dotazione ai pionieri *Tommy*. Per di più, con una manovra simile a quella impiegata per le *Tellermine 35*, i detonatori delle mine, estremamente sensibili, furono impostati tramite un rilascio di tensione, cioè si sarebbero attivati se qualcuno avesse tentato di tagliare il filo spinato.[1] E per velocizzare ciò che sarà descritto in seguito collaborarono con il personale di terra della Luftwaffe nella creazione di due piste ausiliarie.

Alla fine della giornata erano esausti ma soddisfatti: adesso gli inglesi si sarebbero avvicinati a loro rischio e pericolo.

O forse no?

Il ponte di Göring

Giusto per rendersi conto in quali condizioni versasse la Manica quel sabato 20 luglio, si può analizzare il 4° verso della rinomata poesia di Carducci 'San Martino': *urla e biancheggia il mar*. Benché le intenzioni del poeta fossero del tutto differenti, questo verso preso alla lettera è la forma più adatta per descrivere le acque del Canale, agitate come non mai, che si schiantavano violentemente sulla battigia e avrebbero fatto paura perfino ai marinai più esperti. Bisogna inoltre tener presente che anche le condizioni atmosferiche erano lo specchio della Manica: forti temporali investirono la Francia settentrionale e la striscia d'acqua che separava l'Inghilterra dal resto del continente mentre sopra Dover e dintorni regnò per tutta la giornata una fitta coltre di nubi.

Si capisce bene che in quelle condizioni nessuna nave avrebbe potuto prendere il largo e gli equipaggi degli aerei avrebbero volato non troppo tranquilli. Eppure, tutto quel materiale che serviva al genio arrivò in Inghilterra. Arrivò per via aerea. Gli equipaggi di Kesselring si dimostrarono abbastanza coraggiosi da correre quei rischi. Per la prima volta nella guerra, quasi 540 velivoli da trasporto organizzarono un gigantesco ponte aereo per rifornire la sacca di Dover, giusto per utilizzare un termine che comparve frequentemente sulle prime pagine delle principali riviste inglesi. E per la prima volta nella guerra, anche il personale degli He-111 e degli Ju-88 si affiancò ai duramente provati piloti degli Ju-52, degli Ju-90 e degli Fw-200 Condor. Nel vano bombe degli aerei furono caricati, nel limite del possibile, i fusti contenenti la benzina tanto desiderata dai carri armati di Rommel e poi questi, volando a una quota di 20-25 metri da terra, sganciavano il carico. I contenitori, atterrando su un soffice manto erboso, fortunatamente non andarono in frantumi. Poi la stessa operazione fu eseguita più volte con il lancio di casse di legno contenenti bende, strumenti per gli infermieri, medicinali vari e canestri sigillati pieni d'acqua. Anche i pesanti Ju-90 e gli Fw-200 Condor, non avendo sufficiente pista su cui atterrare, adottarono un sistema simile: gli equipaggi lanciavano i contenitori da una quota più alta siccome a questi erano stati agganciati i paracadute. Il grosso della manna però arrivò con i Ju-52. Tutti i piloti effettuarono almeno un volo, e qualcuno anche due, in quel giorno piovoso e sfidarono le intemperie del clima con successo. I loro sforzi, assieme a quelli compiuti dagli uomini dei reparti della logistica, furono degni di lode. A un ritmo di circa 9-20 aerei l'ora, i trimotori atterravano e si fermavano al termine della pista senza nemmeno spegnere i motori. A bordo di essi, quattro uomini aiutavano a portare le pesanti casse di legno al portellone: a quel punto gli addetti di terra dell'aviazione le caricavano a bordo dei camion o di rimorchi e gli autisti si dirigevano nel settore del fronte dove il contenuto era richiesto. Andò avanti così fino alle ore 20.04, quando ormai i raggi del sole cominciavano a non farsi più vedere. Fu uno spettacolo impressionante.

È comprensibile capire quanto Göring si esaltò davanti a Hitler e agli altri generali per il fatto che la sua aviazione non solo era riuscita a ottenere la superiorità aerea sulla Manica e sul Kent ma era stata in grado di rifornire per un giorno intero la testa di sbarco. Ma l'esperto Kesselring gli fece notare che questo sforzo aveva provocato un aumento della stanchezza tra gli equipaggi dei bombardieri, ormai messi a dura prova dalle continue missioni notturne e diurne. Sarebbero riusciti i tedeschi a resistere senza appoggio aereo?

Enigma: traditrice o alleata?

Nel corso della narrazione si è talvolta citato il ruolo svolto dalle macchine Enigma tedesche, degli apparecchi che convertivano un testo in chiaro in un testo cifrato. È stato anche detto che i te-

deschi ritenevano quelle macchine inattaccabili e che gli Alleati riuscirono a violarne il codice. Perché le forze armate del Terzo Reich dimostravano una fiducia indiscussa in quegli strumenti? Come riuscirono gli Alleati a sfatare quel mito? Le vicende della guerra segreta meriterebbero un capitolo intero poiché rivestirono un'importanza cruciale nell'Operazione 'Leone Marino' e nella sua evoluzione. Di seguito mi sono limitato a fornire una breve sintesi circa il funzionamento della macchina Enigma e di come gli Alleati riuscirono a forzarne il codice, arricchito con qualche esempio data la complessità dell'argomento, giusto per non lasciare il lettore incuriosito senza nessuna risposta.

La macchina Enigma fu creata a Berlino dall'ingegnere Arthur Scherbius nel 1918 e per ben dieci anni tale macchina fu rimodellata e rivisitata per dare origine a svariate versioni che presentavano sempre una novità in più, anche se il funzionamento di base rimaneva sempre lo stesso.

Ogni macchina Enigma era formata da due tastiere, una classica delle telescriventi e un'altra 'luminosa': invece dei tasti aveva tanti bulbi trasparenti e su ciascuno dei quali era indicata una lettera dell'alfabeto corrispondente. Le due tastiere erano separate da una batteria da 9V e da un circuito elettrico. Da ogni tasto partiva un filo conduttore e ad ogni bulbo ne arrivava uno. Quindi, ogni volta che l'operatore premeva un tasto, chiudeva un circuito e la corrente andava ad illuminare una qualsiasi lettera diversa, però, da quella premuta: se l'operatore premeva il tasto corrispondente alla lettera A, magari si illuminava il bulbo della lettera O ma non avrebbe mai potuto illuminarsi di nuovo la lettera A. Il perché di questo motivo è fornito dall'anatomia della macchina, essendo principalmente un complicato circuito elettrico. Complicato perché il percorso della corrente elettrica era reso intricato dalla presenza di tre rotori dentati allineati orizzontalmente. Ciascun rotore era formato da due facce e su ciascuna faccia erano inseriti 26 contatti metallici. Il perché di quel numero ormai non dovrebbe essere nuovo. Questi contatti erano collegati tra loro attraverso 13 assegnazioni casuali. Nessun operatore sapeva esattamente quale lettera sarebbe stata collegata a quale altra lettera in un determinato rotore. Questo non era necessario e avrebbe creato solamente tanta confusione. La corrente quindi veniva per tre volte deviata attraverso i rotori. Giusto per fare un esempio: A – A; A – T; T – E; E – F; F – F. La prima coppia di lettere indica che l'operatore aveva premuto il tasto A e che la corrente era arrivata al contatto del primo rotore (quello più a sinistra, più vicino alla batteria) corrispondente alla lettera A. Immaginando un abbinamento casuale, il contatto A del primo rotore sarebbe stato collegato al contatto T del secondo; il contatto T del secondo unito assieme al contatto E del medesimo e il contatto E del secondo congiunto con il contatto F del terzo.

Enigma, però, presentava una novità: la capacità dei rotori di ruotare attorno all'asse orizzontale, di fatto cambiando la chiave di cifratura. Quando avveniva ciò? Sempre. Se la risposta può sembrare banale o incompleta, eccone il motivo: ogni volta che l'operatore premeva un tasto, grazie ad un semplice meccanismo, il rotore di destra veniva spinto di un ventiseiesimo in senso antiorario e quando completava un angolo giro, quando cioè erano state digitate 26 lettere, il rotore mediano scattava di un ventiseiesimo in senso antiorario. Il rotore destro riprendeva dunque a girare e, quando anche quello aveva spazzato un angolo giro, il rotore sinistro eseguiva uno scatto. Il ciclo era sempre quello. Se si tiene conto delle considerazioni fatte finora, si capisce come fosse difficile decifrare un messaggio criptato da Enigma. Per concludere con le difficoltà, non bisogna dimenticare che sotto la tastiera classica fu inserita una tastiera formata da tante prese le quali si potevano connettere a coppie, come una specie di rotore immobile ma con un vantaggio in più: era possibile decidere quante e quali lettere scambiare tra loro.

Per aumentare la sicurezza dei messaggi in codice, i tedeschi effettuarono una serie di graduali modifiche: a partire dal 1938, lasciarono carta bianca agli operatori riguardo alla disposizione dei rotori nella macchina (erano infatti interscambiabili) e lasciarono che fosse la loro fantasia nel decidere quali lettere scambiare tra loro; aumentarono il numero di rotori disponibili da 3 a 5 per l'Heer e la Luftwaffe e da 3 a 8 per la Kriegsmarine; aumentarono il numero di connessioni sulla tastiera inferiore fino a 11-20 e cambiarono la disposizione interna dei rotori IV e V. Da qui si originò il (falso) mito dell'inviolabilità della macchina Enigma, mito però mandato in frantumi già nel 1932 da un trio di matematici polacchi con l'ausilio di due grandi aiuti esterni. Il servizio segreto francese era riuscito a mettere le mani su una macchina Enigma e aveva trasmesso le informazioni ai colleghi polacchi nel 1929. Grazie a quelle, i tre matematici poterono far leva sul fatto che ogni lettera

non avrebbe potuto essere cifrata con se stessa. Questo fu il primo aiuto. Il secondo suggerimento giunse direttamente dai tedeschi che, per qualche strana ragione, all'inizio di ogni comunicato inserivano due volte la chiave di cifratura. Anche un non laureato in crittologia arriva a comprendere il catastrofico errore commesso, errore che si perpetuò fino al 1 maggio 1940. I polacchi, facendo ricorso anche a particolari formulazioni matematiche, riuscirono a violare il primo messaggio di Enigma dopo ben tredici mesi di lavoro ininterrotto. Per accelerare il processo di decrittazione e per stare dietro ai continui cambiamenti tedeschi (questi ancora convinti che il codice Enigma non fosse stato violato!), i polacchi crearono una serie di strane invenzioni come i fogli perforati e il ciclometro. Ma nell'estate del 1939 la guerra era ormai alle porte e, anche per ragioni economiche, il grande segreto dovette essere svelato agli anglo-francesi. La guerra superò il confine nel giorno ormai noto e la triade polacca fu trasferita in Francia. In un lussuoso Hotel di Parigi, incontrarono in varie occasioni il matematico inglese Alan Touring, artefice della cosiddetta Bomba, un'enorme macchina che sarebbe stata in grado di decifrare i messaggi in codice di Enigma, anche se i tedeschi avessero smesso di inserire per due volte la chiave di cifratura all'inizio di ogni messaggio. Sarebbe… perché, quando il 18 marzo 1940 fu installato a Bletchley Park il primo esemplare, i risultati non furono quelli sperati. La macchina venne così ridisegnata e rinominata come 'Il Ragno' e, grazie a ingenti fondi provenienti anche dalla Corona, il 20 luglio venne decifrato il primo messaggio completo, il primo di una lunga serie.

Poiché tra il 18 marzo e il 20 luglio i tedeschi rimossero il tallone d'Achille della macchina Enigma, come riuscirono gli Alleati a infiltrarsi nuovamente nel codice segreto? Semplice: radunarono a Bletchley Park nuove ondate di reclute, tra le quali comparvero i migliori matematici inglesi, e usarono come riferimento i messaggi trasmessi dai centri di comunicazione in Norvegia, i cui operatori utilizzavano ancora il vecchio sistema. Ben presto, però, si resero conto che i servizi metereologici della Luftwaffe utilizzavano chiavi di cifratura molto più semplici del previsto e da lì fu possibile arrivare a scoprire i messaggi di tutti i livelli dell'aviazione tedesca. Con il Ragno installato e funzionante, le trasmissioni delle forze di terra e aeree avrebbero potuto essere decrittate in maniera da fornire qualche ora di vantaggio alle truppe britanniche.

Ed ecco svelato il mistero del messaggio particolare che Plunkett ricevette poco dopo che il dragamine della sua flottiglia saltò in aria: l'Ammiragliato lo aveva avvertito del fatto che i tedeschi avevano ritirato la flotta mercantile dallo Stretto di Dover poiché le condizioni metereologiche non erano adatte alla navigazione. Il messaggio non era stato mandato usando le macchine Enigma della Kriegsmarine ma tramite il centro comunicazioni della 16ª Armata. Per questo motivo poté essere decriptato senza problemi.

Altri messaggi segreti furono intercettati e il loro contenuto si rivelò alquanto importante per i vertici militari tanto quanto per Thorne: un nuovo comandante era arrivato nella testa di ponte per organizzarne le difese (solamente dopo qualche giorno i servizi segreti britannici lo identificarono come Rommel) e gli servì tutta una lista di strumenti diffusi tra le truppe del genio; la Luftwaffe avrebbe organizzato un ponte aereo per rifornire dal cielo la sacca e il comando logistico della 16ª Armata era disperatamente alla ricerca di qualche mezzo in grado di ottimizzare le operazioni di scarico sul suolo britannico.

Informazioni senza dubbio importantissime per Thorne ma che non furono sufficienti, confondendolo maggiormente. L'Intelligence britannica, infatti, da un lato non riuscì a chiarire una serie di punti fra cui la rapida identificazione del comandante Rommel, come i tedeschi avrebbero trasportato due porti artificiali tra Hythe e Folkestone nei giorni seguenti, l'esatto numero delle navi da trasporto ancorate nei porti franco-olandesi, la disposizione e gli effettivi delle forze tedesche nella testa di sbarco, la posizione delle navi della Kriegsmarine o il fatto che il giorno 21 almeno l'85% degli equipaggi dei bombardieri avrebbe preso un giorno di riposo per riprendere le forze, dall'altro non riuscì a distinguere la veridicità dei messaggi radio in codice provenienti dagli altri centri di comunicazione sparsi nella Francia settentrionale.

L'Alto Comando della Wehrmacht, infatti, aveva esteso i preparativi di falsi comunicati radio anche alle altre tre grosse unità stanziate nella Francia settentrionale: la 9ª Armata in Normandia, la 6ª Armata nella penisola del Contentin e la 12ª Armata in Britannia. Tutto questo traffico radio, ol-

tre a confondere ancora di più le idee agli inglesi, inducendoli a credere che altre invasioni sarebbero avvenute lungo tutta la costa meridionale, ebbe anche l'effetto di rallentare la decifrazione dei messaggi veramente importanti.

Anche gli inglesi, però, ci misero del loro per intralciare le operazioni della guerra segreta: infatti, visto l'iniziale successo del 'Ragno', fu deciso di trasferire l'apparecchio a Bletchley Park. Secondo le previsioni, sarebbe ritornato in funzione l'8 agosto.

Sarebbero riusciti i britannici a tenere in scacco le divisioni tedesche prima che i processi di smantellamento, trasporto e montaggio fossero stati completati, così da essere di nuovo in grado di anticipare le mosse del nemico?

Parole sante… son sempre parole

La sera stessa del giorno dell'invasione, dopo aver bocciato il piano di Thorne per una ritirata organizzata, il Primo Ministro si sentì obbligato a riferire al popolo inglese ciò che era accaduto. Davanti a tutta la Camera dei Comuni e davanti ai microfoni della BBC, Churchill annunciò con un inizio molto pungente l'invasione tedesca. Per un istante, tutto il Regno Unito si fermò ad ascoltare le parole del Premier.

Tutti coloro che non avevano una radio andarono ad affollare i pub e i locali per udire il discorso. Viste le circostanze, Churchill improvvisò. Qui di seguito è riportato l'inizio del suo discorso:

"Abbiamo visto come Hitler abbia preparato in scientifici dettagli i piani per la distruzione delle nazioni confinanti con la Germania. Egli aveva progetti per la Polonia e per la Norvegia. Aveva i suoi piani per la Danimarca, ne aveva elaborato altri per il destino della pacifica, fiduciosa Olanda e, naturalmente, per i Belgi. Abbiamo visto come i francesi furono indeboliti e sconfitti. Qualche giorno fa avrei potuto dirvi che avremmo dovuto essere certi che ci sarebbe stato un disegno – forse progettato negli anni – atto a distruggere la Gran Bretagna, la quale, dopotutto, ha l'onore di essere il primo e principale nemico della Germania. Mi piange il cuore ad annunciarvi che oggi ho scoperto che tale piano è veramente esistito e che i nostri più infami nemici sono riusciti a metterlo in atto. I nostri antenati potranno aver temuto un'invasione da parte degli spagnoli di Filippo II o dei francesi sotto Napoleone. Ma noi, anche se ci ritroviamo nel periodo di crisi più buia e profonda della nostra storia, non abbiamo nulla da temere. Non dobbiamo avere nulla da temere. Perché io sono sicuro quanto voi che nessuno si è dimenticato per quale causa l'Inghilterra è scesa in guerra. Gli scellerati nazisti potranno anche aver sottomesso l'intera Europa ma non riusciranno a sottomettere noi. Perché questa è la nostra amata terra, terra che ha dato vita a intere generazioni e che appartiene al popolo anglosassone da secoli e secoli. È con grande dolore che vi ribadisco cosa ha in serbo per noi il futuro: dolore, distruzione, violenze, soprusi. L'odiato nemico potrà commettere su di noi qualsiasi atrocità immaginabile, potrà rovinare la nostra splendida e amata isola, potrà radere al suolo intere città ma c'è una cosa che non potrà nemmeno sfiorare: la nostra volontà di distruggere Hitler e i suoi scagnozzi. Noi resisteremo, noi ci opporremo al maledetto conquistatore e faremo valere questa volontà, fino a quando non solo non avremmo rispedito i nazisti da dove sono arrivati ma fino a quando il dannato Terzo Reich non sarà crollato. Dobbiamo essere uniti, civili e militari, comportarci come se fossimo un tutt'uno. Da oggi, ad ogni uomo e donna in grado di fronteggiare il nemico io chiedo di sacrificare tutti i propri beni e, se necessario, prepararsi a sacrificare anche la vita, almeno fino a quando non avremo cancellato dalla faccia di questo sacrosanto suolo l'ultima ombra dei bruti nazisti."

Churchill allora elogiò i marinai e i piloti della RAF che avevano sfidato le intemperie della Manica per infliggere quanti più danni possibili agli invasori, i difensori che con tanto ardimento si erano sacrificati per proteggere ogni metro della loro terra natale e riempì di elogi la figura del generale Thorne, per la sua calma dimostrata in momenti come quello e per il brillante piano che aveva ideato per ricacciare gli oppressori da dove erano venuti. E come suo solito, invocò l'aiuto dell'Onnipotente affinché si schierasse con i difensori della giusta causa. Anche se Thorne non aveva ancora ideato alcun piano per respingere i tedeschi, Churchill fu ottimista e sperò che qualunque sua idea funzionasse. Fu, però, la conclusione del suo discorso a ottenere l'effetto desiderato: il leader della nazione anglosassone invitò, infatti, tutto il popolo a collaborare con le forze armate affin-

ché potessero compiere al meglio il loro lavoro. Le aspettative andarono oltre le previsioni. Tutti tirarono fuori quel poco di sentimento patriottico e ciascuno, a modo suo, si sarebbe impegnato per contribuire almeno minimamente alla cacciata dei tedeschi dal suolo britannico: le colonne di profughi abbandonarono le strade per favorire il transito dei militari, molti meccanici si offrirono volontari per incrementare il numero di lavoratori nelle officine di riparazione/manutenzione e così via. Mai durante un periodo così forte di crisi si vide tanta collaborazione. Il nome di Thorne, l'audace condottiero che avrebbe organizzato il contrattacco vincente, fu sulla bocca di tutti ma non su tutti i giornali, sempre per evitare di porgere preziose informazioni al nemico su un piatto d'argento.

Ma cosa sarebbe successo se il contrattacco non fosse risultato vincente? Apparentemente nulla: ormai il discorso di Churchill si era guadagnato la completa fiducia dell'opinione pubblica. Ora che i tedeschi avevano invaso la Gran Bretagna, la voglia di cacciare l'invasore dalla patria fu più forte che mai. Ma nessuno sospettò minimamente che le parole del Premier avrebbero paradossalmente condannato il popolo britannico.

Quella sera stessa, Harold Nicolson uscì dalla sede del Ministero dell'Informazione e si diresse a tutta velocità verso casa sua, a Ebury Street SW1, Londra. Sua moglie Vita lo stava già aspettando sulla soglia della porta. I due si guardarono appena con gli occhi colmi di lacrime. Non fu necessaria alcuna parola. Lei aveva già scritto un biglietto imbustato il cui messaggio era un chiaro rifiuto a vivere sottomessi ai nazisti e nella visione della morte come unica fonte della libertà assoluta. I due andarono in camera da letto, si sdraiarono e si scambiarono l'ultimo sguardo. Nessuna parola di addio, nessun gesto particolare. Ingerirono le pillole di cianuro e il resto lo si può facilmente immaginare.[2]

Il piano della controffensiva

Esattamente come il Primo Ministro, anche il comandante del XII corpo dovette improvvisare per creare sulla carta il corpo della controffensiva. La pianificazione di questo contrattacco, eseguita da un uomo solo e dai membri del suo stato maggiore, i quali non giudicarono molto positivamente l'idea, è un chiaro esempio di quanto, per un generale, fosse importante essere informato riguardo ai movimenti e allo stato delle truppe nemiche prima di effettuare qualsiasi azione. Tutti gli errori, le supposizioni o le omissioni inserite si sarebbero poi ritorte contro gli inglesi quando il piano fosse stato eseguito.

L'imperatore francese che morì sull'isola di Sant'Elena una volta disse: "Non dovete combattere troppo spesso contro un solo nemico, altrimenti imparerà tutte le vostre tattiche."

Thorne aveva capito che la forza vincente della Wehrmacht era l'azione combinata di carri armati, fanteria, artiglieria e aviazione e così decise di applicare una specie di guerra lampo all'inglese contro la testa di ponte nemica. Ma una *Blitzkrieg* inglese non avrebbe mai potuto funzionare poiché le truppe di stanza dell'isola mancavano dell'addestramento necessario a tale strategia bellica. Thorne, resosi anche conto della bassa qualità dell'addestramento dei suoi soldati, abbandonò l'idea di un attacco lampo ma rafforzò l'ipotesi di uno congiunto aria-terra. Ma, poiché la RAF era ancora in fase di convalescenza e si stava lentamente riprendendo, egli dovette accontentarsi di lanciare la controffensiva esclusivamente facendo ricorso alle truppe di terra. E le uniche unità da impiegare come arieti sarebbero state le divisioni corazzate.

La 1ª divisione corazzata del maggior generale Evans, la veterana della guerra in Francia, era rimasta a riposo e aveva approfittato della pausa tra giugno e luglio per rimpolpare i propri effettivi. Bisogna infatti notare che l'industria bellica britannica aveva fatto piccoli progressi per quanto riguardava la produzione di veicoli: la consegna dei carri armati incrociatori e da fanteria era stata di 123 esemplari nel mese di giugno e 82 fino al 20 luglio; il numero di veicoli fabbricati era rimasto attorno alle 9.000 unità mentre la produzione di artiglieria campale era salita a 42 pezzi nei mesi di maggio e giugno e, all'inizio di luglio, raggiunse la cifra di 72. Le fabbriche aeronautiche avevano invece ripreso a fabbricare aerei a pieno ritmo e questo perché il corpulento Göring aveva ordinato, a partire dalla notte del 19 luglio, una drastica riduzione delle incursioni notturne. La produzione giornaliera di caccia e bombardieri si sarebbe ripresa in fretta, arrivando a 25 apparecchi al giorno

tra fabbricati e rimessi in sesto. Ma, tornando alla 1ª divisione corazzata, i suoi effettivi e la sua organizzazione erano ben lungi dal rispecchiare il numero e la struttura standard di una simile unità. La 2ª brigata corazzata (generale di brigata Sir Richard McCreery) non possedeva alcun carro armato. I reggimenti Queen's Bays e il 10º 'Ussari' erano malamente attrezzati con veicoli leggeri, fanteria motorizzata e niente di più. In compenso erano comandati da un uomo che di cavalleria corazzata leggera ne sapeva parecchio.

La 3ª brigata corazzata (generale di brigata Sir John Crocker) possedeva 70 carri incrociatori Mark I e Mark II, adoperati da personale esperto. La 1ª brigata corazzata dell'esercito (generale di brigata Douglas Pratt ma sostituito il 19 luglio dal collega H. Watkins) era forse l'unità meglio equipaggiata di tutta la divisione, se non fosse stato per il repentino cambio di comandante proprio il giorno dell'invasione. L'8º reggimento Royal Tank era attrezzato con 50 Matilda, anche se i suoi carristi non avevano mai partecipato ad un combattimento, mentre il 4º RTR ne vedeva inquadrati 32. Ma, poiché questo aveva risucchiato tutti gli elementi del 7º RTR il 13 luglio, la seguente unità venne attrezzata con 10 carri Matilda e 76 leggeri del tipo Mark VI, anche se almeno la metà dei primi si era dimostrata non molto affidabile per via delle troppe avarie che presentavano al motore e al meccanismo di rotazione della torretta.

La 20ª brigata corazzata, benché fosse localizzata nel settore dell'Anglia orientale, fu posta sotto il comando della 1ª divisione corazzata ed equipaggiata collezionando veicoli e vetture blindate un po' ovunque. Nella divisione, però, scarseggiava il supporto dell'artiglieria: non solo i 25 libbre trainati di ciò che riuscì a salvarsi del 1º Royal Horse Artillery raggiungevano il 75% degli effettivi di partenza ma la potenza di fuoco sarebbe stata ancora più inefficace visto che Evans decise di fornire ad ogni brigata uno specifico numero di cannoni. Come se tutto ciò non fosse stato abbastanza, si aggiunse il problema delle comunicazioni: poiché l'artiglieria doveva restare in seconda linea, l'insufficienza di apparati radio significò creare collegamenti via cavo, molto rischiosi in quanto facilmente interrompibili.

In una condizione non troppo differente si trovava la 2ª divisione corazzata, del maggior generale Justice Tilly: la 1ª brigata corazzata (generale di brigata Harold Spencer Charrington) era stata rinforzata con 105 carri armati da fanteria Mark II 'Matilda' e 93 carri leggeri ripartiti equamente tra i reggimenti. Tra le fila della 22ª brigata corazzata (generale di brigata John Scott-Cockburn) militavano invece 102 carri armati leggeri, 14 carri incrociatori e varie unità leggere con il compito di fornire supporto alla fanteria e ricognizione. Alla divisione era inoltre stato agganciato il I battaglione del reggimento motorizzato Tower Hamlets Rifles, un'unità di fanteria di recente ricostituzione, per rimpiazzare ciò che era stato perduto a Dunkerque. Diversamente dall'unità sorella, il 2º reggimento Royal Horse Artillery rappresentava la spina dorsale dell'appoggio d'artiglieria, forte delle batterie H/I, e L/N al completo e cioè con 24x25 libbre. In aggiunta a tutto ciò si era aggregato anche il 12º Honorable Artillery Company Royal Horse Artillery, un'unità altamente specializzata nelle operazioni di difesa. Quindi che cosa avrebbe potuto fare in un'offensiva? E sempre diversamente dalla 1ª divisione corazzata, questa unità non aveva mai visto neanche l'ombra della guerra. I suoi effettivi erano tutti novellini che ancora non avevano provato sulla propria pelle la potenza dei panzer della Wehrmacht.

Quindi, in teoria, la potenza per sferrare un'offensiva con le unità corazzate c'era. Il problema per Thorne divenne trasferire le divisioni dalla loro attuale localizzazione e in fretta. Per trasferire la 1ª divisione corazzata nella zona della battaglia sarebbe stato più comodo usare la ferrovia. Tuttavia, come si è visto, la Luftwaffe aveva danneggiato severamente le linee ferroviarie del Kent e di conseguenza l'unica soluzione che Evans propose fu quella di muoverla su strada la notte tra il 19 e il 20 luglio. Se Thorne avesse accettato, i carri inglesi sarebbero arrivati a destinazione poco dopo lo sbarco di Rommel. Poiché i tedeschi non avevano ancora approntato solide difese anticarro, sarebbe stato un gioco da ragazzi creare scompiglio e disordini tra le fila dell'invasore.

Thorne, invece, rimase parzialmente illuso dai servizi segreti.

Se da una parte dubitò del fatto che i tedeschi stessero preparando altri sbarchi partendo dalla Normandia o dalla Bretagna, dall'altra non fece sufficiente pressione per avere più informazioni che sarebbero state utili. Se avesse scoperto in tempo che Rommel era arrivato in Inghilterra, forse il

suo piano sarebbe cambiato. Peggio di tutti fu la totale incuranza dei comunicati nei quali erano citati il ponte aereo, il grande numero di velivoli a disposizione della Luftwaffe e la 'lista della spesa dei tedeschi'. Se Thorne avesse creduto fino in fondo a quei rapporti che dicevano la verità, forse… Se, se e se. Quanti, troppi se!

Thorne partì con il piede sbagliato: venuto a conoscenza del fatto che la Luftwaffe non avrebbe fatto alzare i suoi bombardieri e che i tedeschi erano a corto di carburante, egli dedusse che il 20 sarebbe stato il giorno ideale per spostare quante più truppe possibili lungo la linea del fronte, pregando che per il 21 le condizioni metereologiche si fossero mantenute come quelle del giorno precedente.

Tra Horley nel Surrey e il fiume Tamigi, verso le prime luci del 20, rombarono verso sud-est le colonne della 1ª divisione corazzata. Nessun impedimento ostacolò la marcia di avvicinamento dell'unità, anche se la velocità massima su strada dei carri incrociatori era di 20 km/h e quella dei carri da fanteria raggiungeva i 13 km/h. Ecco come le severe parole del Premier avevano fatto il loro effetto. Lungo le principali rotabili che portavano al Kent era possibile notare tre grandi colonne: due formate da un mix di mezzi di trasporto civili e fiumane di personale non combattente che andavano verso le zone lontane dalla guerra e una che percorreva in senso contrario la carrozzabile. In quella giornata grigiastra, donne, vecchi e bambini guardavano meravigliati i loro militari che coraggiosamente andavano a combattere l'invasore. Ma non fu tutto facile: a intervalli irregolari i motori o i cingoli dei carri armati iniziavano a lamentarsi e così tutta la colonna doveva fermarsi e aspettare che gli uomini della compagnia di manutenzione finissero il loro lavoro. Anche quando i serbatoi erano quasi asciutti le colonne dovevano fermarsi, rifornirsi e poi ripartire. Come se non bastasse, ogni volta che i soldati incontravano carovane ippotrainate di profughi, animati dall'ansia di rigettare in mare i tedeschi, si comportavano in modo inusuale, scaraventando i civili via dalla rotabile e facendosi strada tra i carriaggi. Addirittura, nei pressi di East Peckham, una colonna della 3ª brigata corazzata si imbatté in grosso intoppo: all'alba del 20 luglio, una solitaria *Rotte* di Bf-109 che stava effettuando una ricognizione di buon mattino incontrò una colonna di fuggitivi sulla strada che usciva dai borghi e ci fece un pensierino. Nell'udire le raffiche delle mitragliatrici, i fuggiaschi lasciarono tutti i loro mezzi e si sparpagliarono nei campi. I caccia tedeschi non sembrarono particolarmente attirati dai carri e dai cavalli e così ritornarono in Francia.

Nel frattempo, era giunta sul luogo la colonna della 3ª brigata corazzata che trovò la strada ingombrata dai veicoli dei profughi di East Peckham. Senza indugiare, i possenti carri armati superarono gli ostacoli passandoci sopra, demolendoli e spingendoli fuori dalla rotabile. E quel gruppo di agricoltori e artigiani restò ammutolito a guardare mentre i pesanti blindati facevano a pezzi carri e carretti. Ecco l'effetto negativo delle parole di Churchill: quelle famiglie di profughi che si videro i loro mezzi di trasporto distrutti o requisiti dalle truppe ritennero che fosse necessario per facilitare la cacciata del nemico dal loro suolo nativo. Magari! Magari fosse stato necessario solo quello!

Per portare, invece, la 2ª divisione corazzata fino alla linea del fronte, Thorne si appoggiò direttamente a Ironside, il quale a sua volta chiese il sostegno della Royal Navy per velocizzare le operazioni di trasporto. Poiché buona parte dell'unità si trovava nell'Anglia orientale, fu più economico trasferire i veicoli fino a Ipswich, imbarcarli, trasportarli fino a Tilbury e scaricarli. Protetti da 16 cacciatorpediniere e da 3 incrociatori leggeri sotto il comando di Plunkett, le navi da carico inglesi fecero la loro traversata senza essere individuate, senza causare problemi ai civili e senza mai fermarsi. Il 102º reggimento di contraerea leggera/anticarro, il 3º squadrone campale del genio e il 142º squadrone di truppe da parco del genio (i cui uomini essenzialmente avevano il compito di parcare l'artiglieria) assieme al nucleo di comando furono invece trasportati per via ferroviaria fino al capolinea di Maidstone, una delle poche stazioni del Kent non ancora messe in disuso. Nemmeno qui si verificarono intralci o incidenti.

L'artiglieria avrebbe martellato le posizioni tedesche, i carri armati le avrebbero sfondate e la fanteria avrebbe mantenuto il terreno conquistato. Per tale compito, Thorne richiamò tutte le unità appiedate sotto il suo comando e le fece convergere nel Kent. La 1ª divisione di fanteria 'Londra' si trovava già sul posto o, perlomeno, i suoi uomini si erano scontrati con qualche pattuglia esplorante tedesca. Ma né la 35ª né la 198ª brigata furono autorizzate a muoversi. Era imperativo che sorve-

gliassero la zona settentrionale e nord-orientale del Kent. Il maggior generale Schreiber, non appena fu informato anch'egli di che cosa avesse in mente il suo superiore, gli venne subito incontro. Prontamente, alla linea di confine delimitata dal filo spinato, si avvicinò da ovest la 45ª divisione di fanteria 'Wessex' che sarebbe stata dispiegata lungo il fianco occidentale della sacca.

Nonostante l'unità fosse la più vicina al nemico, inizialmente Schreiber non ritenne sufficiente un giorno di marcia per far arrivare i suoi uomini in prima linea. Non perché ci fossero i civili a intralciare il traffico, non perché la Luftwaffe mitragliava le colonne e costringeva i soldati a fermarsi e ripararsi ogni cinque minuti, ma perché le strade erano impraticabili e ciò avrebbe reso più difficile del previsto le procedure di avvicinamento. Così, per spronare i soldati, iniziarono a girare voci sui tedeschi che facevano prigionieri, che fucilavano civili innocenti e altre barbarie affini che ebbero l'effetto di uno stimolante, facendo crescere il sentimento comune di rivendicare la morte dei propri commilitoni presi prigionieri a Dunkerque e di quelli uccisi durante lo sbarco.

La gara contro il tempo fu vinta dalla 135ª brigata, la quale aveva i suoi effettivi schierati nel triangolo Rye-Lydd-New Romney. Il V battaglione del reggimento Somerset Light Infantry raggiunse le nuove posizioni dopo neanche un'ora di marcia ma non aveva potuto fare granché per disturbare il nemico. Il comandante, che assieme ai suoi uomini aveva assistito da lontano al triste spettacolo del 19, aveva più volte tentato di mettersi in contatto con il suo superiore e, quando ci riuscì, gli unici ordini che ricevette furono quelli di aspettare che la situazione si chiarisse. Cioè, capiamoci: i tedeschi sbarcavano uomini e mezzi e gli inglesi sul fianco sinistro se ne stavano a guardare! Se al suo posto ci fosse stato un Rommel o un Guderian, il battaglione avrebbe immediatamente colpito il fianco sinistro della 35ª divisione di fanteria, fregandosene degli ordini dei superiori. Fu anche per questo motivo che gli uomini del V battaglione partirono ottimisti e sicuri che i tedeschi non sarebbero riusciti a trincerarsi in un giorno solo, come ricorda il caporale Oliver Brougham: "Quando risuonò la voce familiare del capitano: "Compagnia D, ci muoviamo!" tutti i soldati scattarono e si disposero nella formazione di marcia. Tutti quelli della compagnia, io compreso e penso anche tutto il resto del battaglione, camminavamo ad un ritmo più accelerato del solito, avevamo il respiro più ansimante del normale. Erano gli effetti dell'adrenalina che circolava nel sangue. Per un giorno intero eravamo rimasti nelle nostre posizioni a vedere i nostri che venivano bombardati dal mare e dal cielo mentre noi non muovevamo un dito. Avremmo dato ai tedeschi filo da torcere. Quei *Jerrys* si sarebbero presto pentiti di aver messo piede nella nostra terra."

Si è detto che l'industria bellica britannica aveva compiuto notevoli progressi e che il numero di cannoni campali da 25 libbre prodotti continuò a crescere durante l'estate del 1940. È importante sottolineare anche che, già a partire dal 3 settembre 1939 e ancora di più di fronte a una crisi di tali proporzioni, gli stabilimenti della Royal Ordnance iniziarono a convertire vecchi cannoni della Grande Guerra in pezzi da 25 libbre. Nell'arco di tempo che andò dalla prima domenica di settembre al giorno dell'invasione tedesca, nella sola Gran Bretagna ne erano stati prodotti un numero che si aggira attorno ai 319. Togliendo quelli andati perduti nelle Fiandre e in Francia e sommando quelli che arrivarono dal Canada, la quantità di obici campali di stanza sull'isola raggiunse la cifra approssimata di circa 934. Ma l'errata convinzione che l'invasione sarebbe avvenuta nell'Anglia orientale favorì un rafforzamento di quella zona, difesa dalla 43ª divisione di fanteria 'Wessex'. Ne è la prova il fatto che tale unità, già verso metà luglio, possedesse 72 cannoni campali. Il numero totale di obici a disposizione della 1ª divisione di fanteria 'Londra' raggiungeva il 20 luglio solamente 63 pezzi; quello della 45ª divisione di fanteria 'Wessex' era pari a 45, tra artiglieria divisionale e a livello di battaglione. A differenza della fanteria, e per fortuna, nelle divisioni del XII corpo vi era un numero di veicoli sufficientemente elevato da permettere un rapido impiego dei reparti d'artiglieria.

Mentre le unità inglesi erano ancora in fase di riposizionamento, il generale Thorne aveva stabilito le direttive generali per ciascun comandante di divisione e di brigata. Secondo quanto previsto dal piano, la 3ª brigata corazzata con l'appoggio della guarnigione di Deal e della 1ª brigata mitraglieri motorizzati, un'unità della precedente 3ª divisione di fanteria che era sfuggita miracolosamente al disastro di Dunkerque, di nuovo provvista di veicoli armati, di mitragliatrici e carri armati leggeri e comandata dal generale di brigata Montgau Brocas Burrows (e per questo chiamata anche la

Brocforce), avrebbe assaltato sul fianco destro la testa di ponte del nemico facendo tesoro della grande ansa che si era creata tra Whitfield, Eythorne e Lydden. La 1ª brigata corazzata si sarebbe invece spinta fino a un attacco frontale verso Lydden. Una volta che le due unità si fossero congiunte, avrebbero alleggerito la pressione che gravava sui difensori di Dover. Solamente in seguito la prima divisione corazzata si sarebbe diretta verso Hawkinge. La 1ª brigata di fanteria 'Londra' avrebbe avuto il semplice compito di supportare l'avanzata della 1ª brigata corazzata. Al centro, nel settore compreso tra Wootton e Sellindge sarebbe entrata in azione la 2ª divisione corazzata, la cui avanzata sarebbe stata coadiuvata da due battaglioni della 2ª brigata di fanteria 'Londra' e dalla 136ª brigata di fanteria. L'obiettivo di questa formazione fu subito individuato: la riconquista dell'aerodromo di Lympne. Se ciò avesse avuto successo, allora i reparti si sarebbero diretti verso la spiaggia dove si sarebbero incontrati con le altre due brigate della 45ª divisione. Contemporaneamente, mentre i corazzati avrebbero sfondato al centro e sul fianco destro, queste avrebbero tenuto impegnati i tedeschi per evitare che potessero inviare rinforzi alle zone a rischio. Un piano apparentemente ben congegnato.

Per ottenere i massimi risultati dalla truppa quella sera fu distribuito un rancio caldo e abbondante e venne letto un messaggio che il Primo Ministro aveva indirizzato esclusivamente ai soldati di stanza nel Kent: "Soldati! Domani sarà il giorno decisivo, il giorno in cui voi darete il massimo di voi stessi, il giorno in cui verrà deciso non solo il destino dell'Impero britannico ma il destino di milioni di persone che vivono oppresse dal giogo nazista. Confido in voi e in Dio onnipotente che domani possiate tornare trionfanti."

Sì, proprio così. L'indomani sarebbe stato il giorno in cui tutti i nodi sarebbero venuti al pettine, tutti gli errori sarebbero venuti a galla e tutte le pecche dell'intelligence britannica si sarebbero fatte sentire. Come a proposito scrisse Sun Tzu nell'*Arte della Guerra*: "Se conosci il nemico e conosci te stesso, non dovrai temere l'esito di cento battaglie. Se conosci te stesso ma non il nemico, per ogni vittoria ci sarà sempre una sconfitta. Se non conosci né il nemico né te stesso, soccomberai in ogni battaglia."

Mentre gli ultimi aerei da trasporto tedeschi lasciavano le piste, mentre alcuni fanti della Wehrmacht preparavano l'attrezzatura per il giorno successivo, mentre altri si abbandonavano tra le braccia di Morfeo nelle loro buche, mentre i genieri tedeschi correvano avanti e indietro lungo la linea del fronte per sistemare le ultime mine, mentre Rommel discuteva con il suo stato maggiore circa il morale dei suoi soldati e la situazione dei rifornimenti e mentre i soldati dell'Esercito di Sua Maestà cercavano in tutti i modi di tranquillizzarsi, il tempo scorreva. Lentamente. Molto, troppo lentamente. I minuti sembravano interminabili. Poi venne la sera e infine sopraggiunse la notte. Tutto il Kent fu avvolto dal manto oscuro delle tenebre e con esso discese anche un invisibile e irritante silenzio. Non una luce, non un bagliore, non una parola, non un singolo rumore provenne dai soldati in prima linea.

Issued by the Ministry of Information *in co-operation with the War Office and the Ministry of Home Security*

Beating the INVADER

A MESSAGE FROM THE PRIME MINISTER

IF invasion comes, everyone—young or old, men and women—will be eager to play their part worthily. By far the greater part of the country will not be immediately involved. Even along our coasts, the greater part will remain unaffected. But where the enemy lands, or tries to land, there will be most violent fighting. Not only will there be the battles when the enemy tries to come ashore, but afterwards there will fall upon his lodgments very heavy British counter-attacks, and all the time the lodgments will be under the heaviest attack by British bombers. The fewer civilians or non-combatants in these areas, the better—apart from essential workers who must remain. So if you are advised by the authorities to leave the place where you live, it is your duty to go elsewhere when you are told to leave. When the attack begins, it will be too late to go; and, unless you receive definite instructions to move, your duty then will be to stay where you are. You will have to get into the safest place you can find, and stay there until the battle is over. For all of you then the order and the duty will be: "STAND FIRM".

This also applies to people inland if any considerable number of parachutists or air-borne troops are landed in their neighbourhood. Above all, they must not cumber the roads. Like their fellow-countrymen on the coasts, they must "STAND FIRM". The Home Guard, supported by strong mobile columns wherever the enemy's numbers require it, will immediately come to grips with the invaders, and there is little doubt will soon destroy them.

Throughout the rest of the country where there is no fighting going on and no close cannon fire or rifle fire can be heard, everyone will govern his conduct by the second great order and duty, namely, "CARRY ON". It may easily be some weeks before the invader has been totally destroyed, that is to say, killed or captured to the last man who has landed on our shores. Meanwhile, all work must be continued to the utmost, and no time lost.

The following notes have been prepared to tell everyone in rather more detail what to do, and they should be carefully studied. Each man and woman should think out a clear plan of personal action in accordance with the general scheme.

Winston S. Churchill

STAND FIRM

1. What do I do if fighting breaks out in my neighbourhood?

Keep indoors or in your shelter until the battle is over. If you can have a trench ready in your garden or field, so much the better. You may want to use it for protection if your house is damaged. But if you are at work, or if you have special orders, carry on as long as possible and only take cover when danger approaches. If you are on your way to work, finish your journey if you can.

If you see an enemy tank, or a few enemy soldiers, do not assume that the enemy are in control of the area. What you have seen may be a party sent on in advance, or stragglers from the main body who can easily be rounded up.

CARRY ON

2. What do I do in areas which are some way from the fighting?

Stay in your district and carry on. Go to work whether in shop, field, factory or office. Do your shopping, send your children to school until you are told not to. Do not try to go and live somewhere else. Do not use the roads for any unnecessary journey; they must be left free for troop movements even a long way from the district where actual fighting is taking place.

3. Will certain roads and railways be reserved for the use of the Military, even in areas far from the scene of action?

Yes, certain roads will have to be reserved for important troop movements; but such reservations should be only temporary. As far as possible, bus companies and railways will try to maintain essential public services, though it may be necessary to cut these down. Bicyclists and pedestrians may use the roads for journeys to work, unless instructed not to do so.

ADVICE AND ORDERS

4. Whom shall I ask for advice?

The police and A.R.P. wardens.

5. From whom shall I take orders?

In most cases from the police and A.R.P. wardens. But there may be times when you will have to take orders from the military and the Home Guard in uniform.

6. Is there any means by which I can tell that an order is a true order and not faked?

You will generally know your policeman and your A.R.P. wardens by sight, and can trust them. With a bit of common sense you can tell if a soldier is really British or only pretending to be so. If in doubt ask a policeman, or ask a soldier whom you know personally.

INSTRUCTIONS

7. What does it mean when the church bells are rung?

It is a warning to the local garrison that troops have been seen landing from the air in the neighbourhood of the church in question. Church bells will *not* be rung all over the country as a general warning that invasion has taken place. The ringing of church bells in one place will not be taken up in neighbouring churches.

8. Will instructions be given over the wireless?

Yes; so far as possible. But remember that the enemy can overhear any wireless message, so that the wireless cannot be used for instructions which might give him valuable information.

9. In what other ways will instructions be given?

Through the Press; by loudspeaker vans; and perhaps by leaflets and posters. But remember that genuine Government leaflets will be given to you only by the policeman, your A.R.P. warden or your postman; while genuine posters and instructions will be put up only on Ministry of Information notice boards and official sites, such as police stations, post offices, A.R.P. posts, town halls and schools.

FOOD

10. Should I try to lay in extra food?

No. If you have already laid in a stock of food, keep it for a real emergency; but do not add to it. The Government has made arrangements for food supplies.

NEWS

11. Will normal news services continue?

Yes. Careful plans have been made to enable newspapers and wireless broadcasts to carry on, and in case of need there are emergency measures which will bring you the news. But if there should be some temporary breakdown in news supply, it is very important that you should not listen to rumours nor pass them on, but should wait till real news comes through again. Do not use the telephones or send telegrams if you can possibly avoid it.

MOTOR-CARS

12. Should I put my car, lorry or motor-bicycle out of action?

Yes, when you are told to do so by the police, A.R.P. wardens or military; or when it is obvious that there is an immediate risk of its being seized by the enemy—then disable and hide your bicycle and destroy your maps.

13. How should it be put out of action?

Remove distributor head and leads and either empty the tank or remove the carburettor. If you don't know how to do this, find out now from your nearest garage. In the case of diesel engines remove the injection pump and connection. The parts removed must be hidden well away from the vehicle.

THE ENEMY

14. Should I defend myself against the enemy?

The enemy is not likely to turn aside to attack separate houses. If small parties are going about threatening persons and property in an area not under enemy control and come your way, you have the right of every man and woman to do what you can to protect yourself, your family and your home.

GIVE ALL THE HELP YOU CAN TO OUR TROOPS

Do not tell the enemy anything

Do not give him anything

Do not help him in any way

(55001) Wt. 46381/P1609 14,050,809 (2 kds.) 5/41 Hw. G.51

Istruzioni teoriche su come respingere l'invasore. Teoriche, perché in realtà…

XIV – LA BATTAGLIA PER LA TESTA DI PONTE

Ha inizio il round

Durante la notte il generale Thorne aveva continuato a sperare che le condizioni atmosferiche nel giorno seguente rimanessero inalterate. Si svegliò quando era ancora buio e con grande sorpresa poté constatare con i suoi occhi che nel cielo non si vedeva una sola stella. I suoi desideri sembrarono esaudirsi quando arrivò l'alba: la volta celeste era ricoperta da uno spesso strato di nubi che i tedeschi maledissero poiché avrebbero impedito alla Luftwaffe di alzarsi in volo. I cacciabombardieri non avrebbero reso il massimo con gli attacchi plananti e i grossi bimotori poco sarebbero riusciti a fare contro i corazzati nemici.

E, con questo, la giornata parve iniziare bene per i britannici.

Era l'alba, esattamente le 04.00 del 21 luglio, quando le batterie inglesi aprirono il fuoco su tutta la linea. L'Inghilterra parve tremare quando le artiglierie da 18 e 25 libbre supportate dai pezzi da 4.5 pollici iniziarono a scaraventare le loro granate contro le postazioni tedesche. I cannoni divorarono le scorte di munizioni minuziosamente stipate nei camion a una velocità impressionante. Continuarono a sparare per trenta minuti esatti. In quella mezz'ora, ogni bocca da fuoco non smise un secondo di vomitare proiettili. Tuoni e lampi accompagnarono l'orrenda sinfonia della morte che si abbatté sugli invasori. Ogni volta che un pezzo d'artiglieria faceva fuoco, i soldati chinavano di scatto la testa; ogni volta che una granata terminava la sua cieca traiettoria e si trasformava in una sfavillante esplosione, i soldati inglesi tiravano un sospiro di sollievo e si rallegravano pensando e sperando che per ciascun colpo fosse caduto almeno un soldato tedesco. Ciò che li illuse fu che dalla controparte tedesca non era partito alcun colpo di risposta. "Possibile che i nemici stiano ancora dormendo? Possibile che non abbiano notato il frastuono delle nostre batterie? Come mai non hanno subito iniziato a rispondere al fuoco?" si chiedevano i soldati inglesi. A diffondere l'ottimismo tra la truppa ci pensarono gli ufficiali e i fanti più speranzosi che rispondevano a quei giusti interrogativi dicendo: "Tranquilli! Le nostre batterie avranno sicuramente interrotto le linee di comunicazione del nemico e fatto secchi almeno un migliaio di *Jerry*. Non c'è motivo di preoccuparsi!" Così raccontarono in seguito i soldati che furono presi prigionieri. In quelle condizioni, nascosti nei boschi, nei villaggi o dietro le alture, i soldati si preparavano al loro battesimo del fuoco.

Dall'altra parte del fronte, i tedeschi non furono colti completamente di sorpresa dall'improvviso inferno che si scatenò su di loro. Rommel, infatti, aveva sparso la voce tra le fila della truppa che era consuetudine dell'esercito inglese far martellare la zona da colpire con la propria artiglieria. I soldati mantennero l'ordine e la disciplina, restarono al riparo nelle loro buche e non si mossero fino a quando non si resero conto che quella bufera di deflagrazioni, fuoco e fumo fosse terminata. I vari comandanti di divisione cercarono anche immediatamente di mettersi in contatto con la truppa ma non ci riuscirono visto che, com'era stato previsto, le poche linee di comunicazione erano saltate. Ci pensò Rommel a verificare la situazione: come aveva già fatto il giorno precedente, montò a bordo della motocarrozzetta assieme al suo aiutante, incurante dei rischi che tale gesto avrebbe potuto provocare, e andò a far visita al settore della 17ª divisione di fanteria. Eseguita una rapida panoramica per sapere se qualcuno ci aveva rimesso la pelle sotto i proiettili inglesi, si spostò nella zona controllata dalla 35ª. Proprio da lì, infatti, arrivarono i primi rapporti sull'efficacia dei trabocchetti progettati da Rommel.

Il diversivo fallito

Non appena ebbe inizio il fuoco di sbarramento inglese, quasi tutti i soldati tedeschi si rannicchiarono per sfuggire alla pioggia mortale nelle buche profonde più di un metro e larghe abbastanza da contenere due o tre uomini. Ci furono alcuni, però, come il caporalmaggiore Ferdinand Sailer, che preferirono godersi lo spettacolo: a causa di un equivoco provocato volontariamente, gli osservatori avanzati inglesi avevano scambiato le finte batterie anticarro per dei cannoni di grosso calibro e ne avevano trasmesso le coordinate all'artiglieria. Per quegli interminabili trenta minuti, le batterie della 134ª e della 135ª brigata avevano sprecato tante munizioni per niente, accanendosi con tanto vigore contro dei bersagli innocui.

Terminato il bombardamento, l'artiglieria sparò alcune granate fumogene per coprire l'avanzata dei battaglioni lungo tutta la linea. Al segnale dei comandanti, i soldati inglesi caricarono i fucili e partirono all'attacco attraverso quel muro di fumo. I fanti della 134ª, che fronteggiavano quelli del 109º reggimento, e quelli della 135ª, che avevano di fronte il 34º reggimento, incapparono nel piccolo campo minato che era stato disposto molto irregolarmente davanti alla strada che collegava Blisington, Newchurch e Dymchurch. I soldati che guidavano l'assalto furono sventrati dalle particelle metalliche e ci lasciarono la pelle senza neanche aver sparato un solo colpo. Quelli che seguivano rimasero, invece, scioccati da ciò che avevano visto. Si gettarono immediatamente a terra e attesero nuovi ordini. Era proprio necessario avanzare attraverso quel terreno di morte? La risposta fu positiva. Perciò, avanti le squadre dei genieri. Ma anche queste poco riuscirono a fare per rimuovere le ultime mine rimaste: nessuno prima d'ora aveva mai incontrato uno strumento di morte così sofisticato.

Nonostante l'inesperienza che gravava sulle spalle di quegli uomini, i genieri misero in pratica ciò che avevano imparato all'addestramento per rimuovere gli ordigni antiuomo: tirarono fuori i cercamine e, poiché le *Schrapnellminen* erano costituite principalmente da un involucro metallico, iniziarono la caccia. Quando veniva rilevata la presenza di una mina, un uomo si avvicinava ad essa, con l'ausilio di un coltello sondava il terreno circostante fino a quando non la trovava, le scavava una piccola buca attorno, raccoglieva l'ordigno e se ne sbarazzava nel più semplice dei modi. “Guarda un po' questi − borbottavano i genieri tra di loro − sono arrivati addirittura a minare i campi coltivati. Maledetti!”

Quando finalmente, dopo più di un'ora di logorante attesa, i genieri si raggrupparono con i battaglioni, venne dato l'ordine di attaccare le posizioni tedesche. In quattro ondate, corrispondenti alle quattro compagnie, distanti 200 metri l'una dall'altra, gli inglesi si lanciarono attraverso le verdi coltivazioni e superarono di slancio i primi canaletti. Ma la richiesta di avere copertura fumogena non poté essere esaudita poiché l'artiglieria aveva esaurito tutte le munizioni di quel tipo per coprire i genieri in azione. Perciò, di corsa! Scattarono in piedi, raccolsero quanto fu possibile e iniziarono la carica.

I tedeschi intanto tacevano e, nelle loro buche mimetizzate con la vegetazione dei campi, non perdevano di vista un singolo soldato nemico che avanzava verso di loro. I fucilieri avevano le armi puntate, i mitraglieri erano nervosi e con gli indici ancorati sul grilletto mentre gli addetti ai mortai erano già pronti con la prima carica in mano. Tutti aspettavano. Perché? Perché era necessario. Per fermare quella sterminata orda di uomini ed evitare che gli attaccanti cercassero riparo dalle pallottole gettandosi a terra, bisognava aspettare. I più irrequieti tra tutti erano i mitraglieri dell'8ª compagnia del 34º reggimento che, insieme ai fucilieri della 7ª, si erano fortificati nel villaggio di Newchurch. Improvvisamente, dietro di loro, fece la sua comparsa Rommel: «Abbiate pazienza ragazzi. Questi soldati non sono stupidi. Lasciateli avvicinare ancora un po' prima di dar loro il benvenuto.»

La tensione arrivò a livelli stratosferici. Quando sarebbe arrivato l'ordine? Gli irlandesi della compagnia A del I/Royal Irish Fusiliers avevano da poco attraversato il canale Sheaty quando squillò il telefono da campo: “Fuoco a volontà!” L'atmosfera si riempì del ticchettio cadenzato delle mitragliatrici pesanti, degli spari feroci delle carabine e dei fucili e del crepitio delle pistole mitragliatrici. I tedeschi sfogarono la tensione tenendo i grilletti delle armi automatiche premuti e lasciando che i caricatori si svuotassero completamente. Prima che i mortai di entrambe le parti avessero l'occasione di entrare in azione, la mano invisibile della morte discese sul campo di battaglia e portò via con sé le anime di tutti i soldati che avevano formato il primo afflusso. Caddero tutti, uno vicino all'altro, in uno spettacolo raccapricciante. Le altre ondate si gettarono immediatamente a terra e tentarono di avanzare strisciando mentre le squadre mortai le coprivano con il fuoco indiretto. Per loro fu una dura sfida accettare di bombardare la propria terra e distruggere le proprie abitazioni ma sapevano che, se non l'avessero fatto, il nemico avrebbe continuato a falciare gli altri. *Mors tua, vita mea*.

Il plotone mortai del battaglione irlandese concentrò il proprio tiro su Newchurch, gli altri due della 134ª brigata e quelli della 135ª, invece, iniziarono a colpire le vere difese tedesche ma con

scarsi risultati: le buche sparpagliate si dimostrarono un eccellente riparo contro il fuoco a distanza mentre l'esperienza acquisita dai tedeschi durante gli scontri precedenti e un encomiabile addestramento permisero ai difensori di sopportare meglio il bombardamento.

La crisi, però, arrivò presto poiché la pressione sulle compagnie che difendevano Newchurch stava diventando intollerabile. I tedeschi sapevano bene quanto importante fosse mantenere quel caposaldo ma sapevano anche che non avrebbero resistito a lungo sotto quella pioggia di bombe. Fu davvero una bella idea quella che venne in mente a un sergente maggiore e un marconista nella 7ª compagnia: uno armato di binocolo e l'altro di radio, salirono di corsa le scale del campanile della chiesa locale e raggiunsero il punto più alto della struttura. Da lì poterono avere una chiara visione di ciò che stava accadendo sotto di loro. Il marconista Schiller cercò di mettersi rapidamente in contatto con l'artiglieria mentre il sergente maggiore Elberth individuò i mortai nemici e ne ricavò le coordinate. Un operatore radio della sezione comunicazioni della 13ª compagnia ricevette il messaggio e lo stesso fu inoltrato anche dal comandante del 71º reggimento di artiglieria. Messi in posizione i pezzi da 75, 105 e 150 mm arrivarono i primi due proiettili.

"Tiro inefficace. Allungare di 100 metri." Altre due granate piovvero e questa volta misero a tacere una squadra mortai. "Fuoco a volontà sul quadrato 10!" Rimbombarono di nuovo le cannonate e fu sufficiente vedere dove esplodevano le granate per capire chi stesse sparando.

Una dopo l'altra, le squadre mortai britanniche furono neutralizzate. Gli inglesi si ritrovarono di punto in bianco in un netto svantaggio del volume di fuoco. Date le circostanze, il generale di brigata William Michelmore, comandante della 134ª, ordinò di sospendere l'attacco, seguìto dopo pochi minuti anche da Newth, comandante della 135ª. Nel settore di quest'ultimo, infatti, solamente la compagnia A aveva ottenuto un successo rilevante: avvicinandosi di soppiatto attraverso le strade di St. Mary's Bay, gli inglesi colsero completamente di sorpresa la 1ª compagnia che difendeva la parte settentrionale della località costiera. I tedeschi, che si erano abbandonati a grasse risate visto il pessimo tiro dell'artiglieria inglese, ripiegarono in fretta e furia su High Knocke, un borgo tra Dymchurch e St. Mary's Bay. Se si fossero ritirati fino alla prima città, gli inglesi sarebbero riusciti a infiltrarsi e prendere alle spalle la linea tedesca.

Era scoccato mezzogiorno quando partì l'ultimo colpo di fucile. I battaglioni inglesi tornarono indietro come la risacca, lasciando sul campo più di cinquecento tra morti e feriti gravi. Che cosa bisognava fare adesso? Era imperativo che l'attacco andasse avanti ma non in quelle condizioni. La strategia venne rivista da cima a fondo: invece di sferrare l'offensiva lungo tutta la linea, i comandanti delle due brigate decisero di concentrare i loro effettivi in tre soli punti dello schieramento avversario: il ponte a sud di Blisington, il villaggio Newchurch e la città di Dymchurch. Questa volta, però, avrebbero preso parte anche i plotoni motorizzati e i reparti d'assalto del genio. Una volta sfondata la linea, la fanteria sarebbe avanzata nell'entroterra fino a ricongiungersi con i reparti corazzati provenienti da nord. Visto che non sarebbe stato possibile tenere impegnati tedeschi per troppo tempo, i due comandanti decisero di praticare uno sfondamento. L'artiglieria, invece, avrebbe concentrato il proprio fuoco esclusivamente nei settori di avanzata, senza più sperperare le preziose munizioni.

Rifocillati gli uomini, alle ore 12.30, i pezzi da 18 e 25 libbre scaraventarono nuovamente una razione di proiettili presso i punti designati mentre gli obici da 4,5 pollici invano tentarono di localizzare e distruggere l'artiglieria tedesca. Il bombardamento questa volta durò solamente dieci minuti, dato che le munizioni d'artiglieria non abbondavano, e la più tragica conseguenza tra l'ultima deflagrazione e il momento dell'assalto vero e proprio fu che i tedeschi individuarono i punti precisi verso i quali il nemico avrebbe voluto sfondare. Ma la cosa peggiore per gli inglesi fu che, durante la tregua, anche i tedeschi avevano rivisitato la loro strategia: i fanti del 109º reggimento abbandonarono le loro buche per ripiegare nella seconda linea, frettolosamente creata alle spalle dei canali Marshland e Blisington. Quelli del 34º, lasciati gli osservatori sulla cima del campanile della chiesa, si sparpagliarono nei campi verdeggianti tra Dymchurch e Newchurch. Ancora una volta, l'artiglieria britannica aveva fallito. E il peggio doveva ancora venire!

Dalla loro posizione, infatti, il marconista Schiller e il sergente maggiore Elberth avevano osservato gli spostamenti britannici e prontamente avevano aggiornato il comandante del 34º reggimen-

to, il colonnello Carl Püchler, sulla situazione. Avvertito il comando di divisione che gli inglesi stavano preparando un assalto con i veicoli leggeri lungo tre punti specifici della linea, egli richiese che tutta l'artiglieria della divisione fosse messa a disposizione del suo reggimento e di quello, il 109º, del colonnello Ferdinand Ritter von Mann Edler von Tiechler. La sua richiesta venne esaudita. La catastrofe si concretizzò. Subito all'orizzonte si materializzarono le tre grandi formazioni inglesi: in ordine dalla testa alla coda vi erano i plotoni motorizzati, ciascuno con 9 veicoli corazzati leggeri Bren Carrier, armati di mitragliatrici omonime e fucile anticarro; su Blisington puntavano il V e il VI battaglione del reggimento Somerset Light Infantry accompagnati dalla 205ª compagnia del genio; verso Newchurch attaccavano gli uomini del VII/Somerset Light Infantry e il I/Royal Irish Fusiliers supportati dalla 259ª compagnia del genio; infine, su Dymchurch convergevano i soldati del VI e del VIII battaglione del reggimento Devonshire con l'aiuto della 562ª compagnia del genio. I veicoli corazzati leggeri sfrecciavano attraverso i campi e la fanteria li seguiva correndo.

«Ma questi si faranno ammazzare tutti! Diventerà una carneficina!» esclamò il sergente maggiore Elberth. In fondo, che cos'è la guerra se non un'orrenda carneficina? Le sue parole si trasformarono subito in un agghiacciante scempio. Tutte le bocche da fuoco al servizio della 35ª divisione di fanteria, dai mortai leggeri da fanteria da 50 mm ai grossi obici da 150 mm, rovesciarono chili su chili di granate ad alto potenziale lungo le colonne inglesi avanzanti. Un muro di fuoco si sollevò dal terreno e vanificò i tentativi britannici di sfondare. Per ogni esplosione almeno tre soldati venivano uccisi; coloro che sopravvivevano erano esortati dagli ufficiali ad avanzare, a continuare a correre, a non fermarsi mai: dovevano superare quello sbarramento e raggiungere la linea tedesca. Ma ciò rimase solamente un sogno che non si avverò mai.

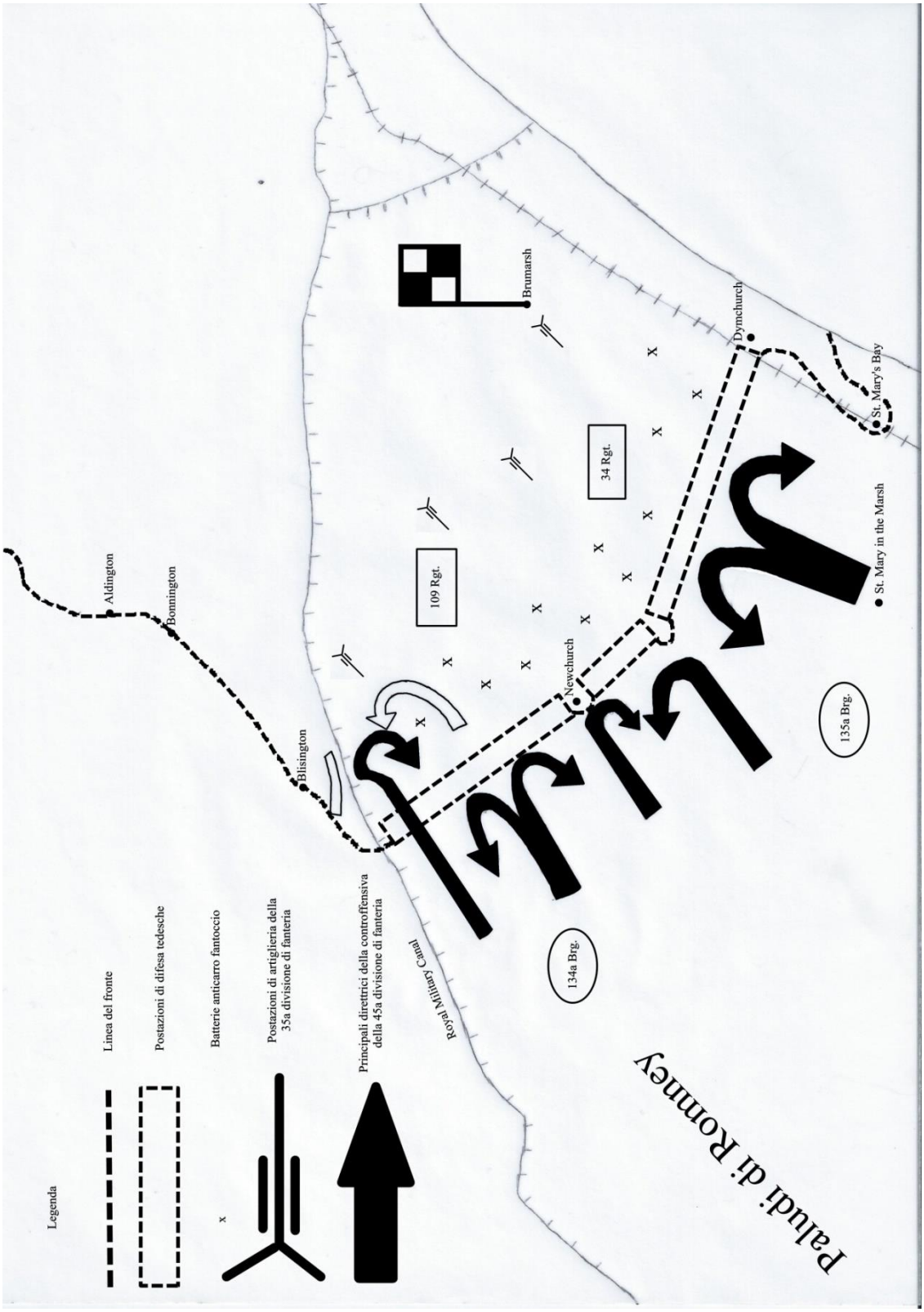
I pochi che uscirono indenni attraverso quell'inferno riuscirono a malapena ad avvicinarsi a distanza di bombe a mano dalle prime buche nemiche prima di cadere falciati dalle interminabili raffiche delle mitragliatrici. Fu in quel modo che venne annientata la compagnia D del V battaglione, che aveva fatto di tutto pur di attraversare il ponte sud di Blisington, sopra il Royal Military Canal. I veicoli corazzati leggeri che non erano rimasti inchiodati per via dell'artiglieria furono ugualmente fermati dai fucili anticarro Panzerbüchse 39. In meno di due ore, la controffensiva britannica lungo il fronte tenacemente difeso dalla 35ª si spense nelle verdi distese coltivate. Con quale risultato? Con la quasi completa distruzione di due intere brigate di fanteria, senza aver guadagnato un metro di terreno e senza aver inflitto perdite considerevoli al nemico. Gli unici che riuscirono a salvarsi furono, per ironia, coloro che rimasero indietro, quelli che disubbidirono agli ordini aspettando il termine dello sbarramento per poi ritornare disperati da dove erano venuti.

Alle ore 15.00, dinanzi alla seconda linea tedesca tutto taceva. I campi brulicavano di morti e straripavano di feriti. In quel paesaggio desolante spuntavano qua e là i rottami ancora fumanti dei Bren Carrier. Immediatamente le squadre sanitarie della divisione si precipitarono nella zona, furono improvvisate barelle e portaferiti e furono tutti portati al più vicino ospedale da campo, a Lympne. Gli infermieri lavoravano senza sosta mentre altri ordini arrivarono per i due reggimenti che avevano assistito al macabro spettacolo: era giunta l'ora di prendere l'iniziativa e di sferrare un locale contrattacco per fare quanti più prigionieri possibili. Il I battaglione del 109º reggimento fu pronto a muoversi nel giro di pochissimi minuti, così come il III e il II del 34º ma non il I. Questo perché le compagnie del I/34º avevano approfittato della situazione favorevole generatasi nella parte meridionale del fronte lanciando un limitato contrattacco, attraversando il canale Clobsden e tagliando in due St. Mary's Bay. Nel luogo in cui, quella mattina, vi era stata la 1ª compagnia, in quel momento si erano rintanati gli uomini della compagnia A che avevano preferito non spingersi troppo oltre per evitare di cadere in imboscate per le vie di Dymchurch. Quella che si combatté nel quartiere settentrionale di St. Mary's Bay fu una battaglia spietata e impari: un battaglione contro la compagnia; un 4 contro 1.

Gli inglesi combatterono per più di tre ore nelle case e per le strade. Rimasti senza munizioni, si difesero all'arma bianca. Quando, però, anche l'ultimo graduato cadde sotto i colpi dei mortai leggeri, i superstiti scelsero la saggia via della resa.

Nel frattempo, guidati dal 35º battaglione da ricognizione, i fanti tedeschi calpestarono il terreno duramente battuto dai combattimenti. Avanzarono celermente verso ovest attraverso due stradine

parallele, superarono il villaggio di St. Mary in Marsh ma quando entrarono in vista delle prime case di Ivychurch dovettero arrestare la loro avanzata: il terreno era troppo accidentato per permettere un assalto lampo contro le batterie inglesi. Per raggiungere l'obiettivo sarebbe stato necessario l'aiuto dell'aviazione.



Il contrattacco della 45ª divisione di fanteria, 21 luglio

La 2ª divisione corazzata è perduta

Nel settore della 17ª divisione di fanteria, tra Aldington ed Etchinghill, i colpi dell'artiglieria britannica oltre a non arrecare alcun danno serio, non centrarono neanche un valido bersaglio. Le opere di mimetizzazione edificate dal genio avevano dato i loro frutti. Le granate inglesi caddero sopra Lyminge, colpirono Etchinghill, sventrarono qualche edificio a Postling e poi si accanirono con tanto rigore lungo le pendici delle alture circostanti. Era evidente che gli artiglieri inglesi non sapevano dove fossero le posizioni tedesche e non avessero un obiettivo specifico. Per di più, tutto quel baccano fu controproducente: per garantire un massiccio appoggio alle truppe, il generale Tilly aveva fatto parcare tutti i pezzi d'artiglieria a quota 174, a sud di Rohdes Minnis, in maniera da tenere sotto tiro un'area compresa tra Stanford e Hawkinge. Ma, così facendo, aveva esposto pericolosamente i suoi cannoni al tiro di controbatteria dei calibri tedeschi. Furono sufficienti le prime salve affinché gli osservatori avanzati asserragliati a quota 165 individuassero i bagliori e ne ricavassero le coordinate per i cannoni.

Puntualmente, quando il 'vulcano di quota 174', come i soldati inglesi avevano battezzato la cima di quel colle, ricevette l'ordine di cessare il fuoco, furono i tedeschi che sorpresero gli attaccanti. I 36 pezzi da 105 mm in dotazione al 17º reggimento di artiglieria mandarono in fumo, nel vero senso della parola, la cima del colle. Le granate caddero tra i cannoni, colpirono munizioni, falciarono gli artiglieri e generarono parecchia confusione tra i soldati inglesi. Ciò fu reso possibile giacché i tedeschi avevano sistemato la loro artiglieria sulla cima di Tolsford Hill, tra quota 180 e 175, e grazie anche alle rapide comunicazioni via radio tra osservatori e batterie. Da quella posizione, neutralizzare l'artiglieria nemica si dimostrò più facile che durante i tiri d'addestramento.

Dopo appena 13 minuti, il 2º reggimento Royal Horse Artillery aveva cessato di esistere.

Dunque, prima di iniziare l'offensiva, la 2ª divisione corazzata e i reparti di fanteria insieme ad essa avevano perso il 95% della loro artiglieria. Questo chiaramente non fu un buon segno ma, come ritenne Tilly, "la situazione sarebbe potuta essere ancora più catastrofica". Anche qui, come più a sud, il peggio doveva ancora venire.

A differenza della situazione a sud, le due brigate di fanteria da quel momento avrebbero goduto dell'appoggio dei mezzi corazzati, ammesso che l'ufficiale in comando si fosse dimostrato in grado di saper gestire un attacco combinato di carri armati e fanteria… cosa che dimostrò di non saper fare. Tilly, infatti, ordinò che ad attaccare fossero dapprima i veicoli blindati e, solamente quando questi avessero superato la linea nemica, allora la fanteria sarebbe entrata in azione per ripulire villaggi e boschi dal nemico. Questa fu la dimostrazione di quanto il generale non conoscesse il suo nemico.

All'ora prestabilita, dalla grande selva di West Wood e da Lymbridge Green rombarono i motori dei carri armati della 1ª e della 22ª brigata corazzata. Le possenti formazioni corazzate avrebbero potuto sfondare con un colpo solo il perimetro difensivo della 17ª divisione di fanteria ma un imperdonabile errore avrebbe avuto sugli inglesi nefaste conseguenze.

Erano le ore 04.45 quando i blindati della brigata comandata da Charrington uscirono allo scoperto e si mossero in direzione di Lympne. Come ben presto i tedeschi si accorsero, sarebbero passati attraverso l'unica strada che tagliava in due le alture tra Postling ed Etchinghill. Il compito di assorbire l'urto della 1ª brigata corazzata sarebbe, quindi, toccato al 21º reggimento. La notizia che i carri armati inglesi si stavano dirigendo verso di loro si diffuse a macchia d'olio. Parlando con i veterani della 1ª divisione corazzata, Charrington aveva appreso che il carro armato della fanteria 'Matilda' aveva provocato un grande choc ai tedeschi in Francia. Fu così che i 35 carri armati di quel tipo divennero l'avanguardia del 1º reggimento King's Dragoon Guards. Senza seguire una determinata formazione, gli squadroni dell'unità iniziarono la loro pigra avanzata. Dentro gli abitacoli, gli equipaggi erano ottimisti: che cosa avrebbe potuto fermare dei bestioni protetti da una corazza frontale di 78 mm e armati con un cannone da 40 mm? Le mine! Proprio quando la formazione di carri si stava dirigendo verso Lyminge, tre di essi capitarono su un campo minato e lì ci restarono. Ma gli ordini di Charrington parlavano chiaro: il reggimento doveva assolutamente passare attraverso quella città. Per facilitare le operazioni, il comandante della brigata distaccò il I battaglione mo-

torizzato del reggimento Tower Hamlets Rifles. Una matassa indistinta e disordinata di veicoli blindati, trasporti Bren Carrier e autocarri raggiunse presto il resto dei corazzati.

Così facendo si perse tempo prezioso e, per non arrivare tardi al luogo d'incontro stabilito, il comandante del reggimento raggruppò in un'unica sterminata colonna la sua unità e la fanteria motorizzata di supporto, ordinando loro di attraversare la città usando la carrozzabile meridionale e muovendosi alla massima velocità consentita. Si partiva! Avanzando, i blindati favorirono l'avvicinarsi della fanteria facendo detonare tutte le mine antiuomo che incontravano sul loro passaggio. Poi, uno alla volta, si incolonnarono nella città e scomparvero tra le case.

Gli inglesi, però, si sbagliarono nel credere di preparare una brutta sorpresa al nemico. Grazie alle sentinelle vigili a quota 165 che non perdevano un solo movimento dei blindati avversari, i tedeschi ebbero tutto il tempo per preparare un'imboscata coi fiocchi, sapendo dove e con quante forze il nemico avrebbe colpito.

Il colonnello Edmund Hoffmeister, informato delle intenzioni del nemico, fece disporre la compagnia anticarro nei giardinetti delle proprietà in periferia, sparpagliò le altre unità per la città e diramò l'ordine di aspettare il segnale prima di aprire il fuoco. Anche in questo caso sarebbe stato necessario far avvicinare il nemico quanto più possibile prima di tempestarlo di proiettili.

I primi carri entrarono nella città senza che ancora nessun colpo fosse stato sparato. Il carro guida aveva già percorso 400 m e ancora i tedeschi aspettavano. "Che si siano ritirati?" pensavano ansiosi gli equipaggi inglesi.

I primi veicoli da trasporto fecero il loro ingresso in città quando arrivò l'ordine del colonnello di annientare i nemici. I cannoni anticarro da 37 mm comparvero numerosi da dietro le case e iniziarono a sparare all'impazzata contro i carri armati. Ma le granate perforanti, semplicemente, rimbalzavano sulla spessa corazza dei 'Matilda'. Lo sconforto e i primi segni del panico iniziarono a manifestarsi tra gli artiglieri. I blindati britannici in testa arrestarono la loro marcia e iniziarono a ruotare le torrette in direzione dei piccoli pezzi d'artiglieria ma i soldati della 14ª compagnia furono più svelti e si sottrassero al tiro dei cannoni giusto in tempo, nascondendosi nei ripari.

Non tutti, però, fuggirono. Approfittando del fatto che il carro guida si era fermato per fare fuoco, due artiglieri avevano portato il loro pezzo a debita distanza e lo immobilizzarono definitivamente scagliandogli due granate perforanti su ciascuno dei cingoli. Nonostante ciò, e così come per Rommel, anche per il III battaglione la sorpresa dei 'Matilda' fu molto brutta. I carristi inglesi, invece, vissero la stessa esperienza che la 4ª divisione panzer aveva vissuto quando si era addentrata nei sobborghi di Varsavia: l'uso dei blindati nella guerriglia urbana non avrebbe fatto altro che peggiorare la situazione. Non vedendo alcun progresso né alcuna possibilità di proseguire oltre, non rendendosi conto che il nemico era rimasto traumatizzato ma soprattutto non sapendo che i tedeschi non avevano armi pesanti per contrastare l'avanzata, fecero dietrofront improvvisamente e abbandonarono il villaggio in tutta fretta.

Nel frattempo, la 1ª brigata corazzata aveva subìto altre due grosse batoste. Il 3º reggimento 'Ussari', attrezzato esclusivamente con veicoli blindati, si era diretto da Rohdes Minnis verso Ottinge, località difesa dalla 2ª compagnia della 7ª divisione aerea. In questo caso il comandante del reggimento, che seguì alla lettera gli ordini ricevuti, ignorò il pericolo che incombeva sui suoi uomini: andare sempre avanti per poi attaccare Etchinghill da nord-est. L'obiettivo sarebbe stato facilmente raggiunto se i tedeschi non avessero sistemato preventivamente un campo minato proprio tra la fattoria Mill Down e Shuttlesfield e se non si fossero preparati adeguatamente a ricevere i blindati nemici. I paracadutisti che difendevano quella zona, acquattati tra l'erba, nelle fattorie o nel sottobosco, assistettero entusiasti alle prime esplosioni. Gli uomini della 14ª compagnia, arrivati via mare, usarono tutto quello che avevano per fermare i blindati inglesi: dai Pak 36 ai fucili anticarro fino a squadre di distruttori di carri armati, di mine ed esplosivi.

In un fragoroso scontro di annichilimento, i 67 carri armati del 3º reggimento 'Ussari' attraversarono l'inferno e lì vi perirono. Alcuni si incendiarono, altri furono ridotti in frammenti metallici e altri ancora persero i cingoli sul terreno. Nessuno di loro, però, poté superare la linea difensiva dei paracadutisti. È facilmente immaginabile come Göring, venuto a sapere delle eroiche gesta della sua fanteria d'élite, si fosse ricoperto di gloria davanti ai cinematografi della propaganda.

La seconda grande sconfitta si riversò sul 4º reggimento 'Ussari'. Quest'ultimo, infatti, avrebbe dovuto annientare le difese tedesche tra Postling e Lyminge, cioè distruggere la cintura anticarro che costellava quella zona. I risultati dell'offensiva si possono considerare come una *summa* di ciò che accadde alle due unità: i già noti 'Matilda' si impantanarono negli sbarramenti di mine tedeschi e bloccarono così l'avanzata di tutto il reggimento. Bersagli così immobili divennero facili prede per l'artiglieria tedesca la quale, sì, neutralizzò parzialmente le mine antiuomo tra quota 165 e Lyminge a causa dell'imprecisione dei colpi ma che costrinse i carri armati superstiti a invertire il senso di marcia. Gli equipaggi ritornarono dai loro commilitoni esausti e demoralizzati per non essere riusciti a raggiungere il loro obiettivo primario.

Charrington, viste le enormi perdite che la sua unità aveva subìto, andò a chiedere un colloquio privato con Tilly. «Ho perso tutti i contatti con il 3º reggimento 'Ussari' e del 4º due squadroni di carri armati di fanteria non hanno più fatto ritorno. Come potrò sfondare il perimetro avversario con ciò che mi è rimasto?»

A quella domanda, il comandante della 2ª divisione corazzata rispose: «Non si preoccupi. Abbiamo ancora tutto il giorno davanti a noi per riuscire nell'impresa. E inoltre, da ciò che lei mi ha detto, abbiamo capito che il nemico è fortemente difeso nella zona a est di Lyminge. Mi dispiace per le enormi perdite e mi rincresce ancor di più dirle che oggi pomeriggio ciò che rimane della 1ª brigata corazzata dovrà fungere da esca al nemico arroccato sulle alture di Postling ed Etchinghill mentre la 22ª brigata corazzata aggirerà le posizioni nemiche sul fianco sinistro e le colpirà alle spalle. So che le chiedo tanto, ma un sacrificio oggi può salvare tante vite domani. »

Finora non si è mai parlato della 22ª brigata corazzata. Già, dov'era finita? Cockburn, su preciso ordine di Tilly, infatti, l'aveva tenuta in riserva. Quale errore! Ecco la prova che quel comandante ancora non aveva imparato le tecniche della guerra moderna, tantomeno quelle della *Blitzkrieg*, che Thorne desiderava applicare. Tenere in riserva una brigata corazzata quando un suo intervento avrebbe potuto far collassare la linea tedesca? Roba da pazzi! Perlomeno, Tilly aveva ancora una carta da giocare. Sarebbe stata la volta buona questa? Prima di partire, fece uno strano trasferimento: riformò il 1º reggimento assegnandogli tutti i 'Matilda' disponibili più il I battaglione motorizzato di supporto e amalgamò i restanti carri armati leggeri nel 4º reggimento 'Ussari'. Quest'ultimo, infine, fu posto sotto il comando della 22ª brigata corazzata. Per risollevare il morale degli uomini, il generale decise che avrebbe preso parte all'attacco e costrinse tutti i suoi subalterni a fare lo stesso. Lui e il suo stato maggiore a bordo di una jeep si inserirono tra le fila della 22ª brigata. Quando la divisione iniziò a muoversi erano passati 35 minuti da mezzogiorno.

Ciò che restava della 1ª brigata ripercorse la strada del mattino ma, non appena giunse alla periferia di Lyminge, deviò a sud-ovest, seguendo la Brady Road. Il grande serpente sferragliante avanzò, quindi, lungo la rotabile sterrata che costeggiava la selva di Postling e che conduceva a Newbarn. I comandanti dei carri, benché si fossero sporti dalle torrette per controllare la situazione, non immaginavano minimamente cosa avessero sistemato i tedeschi in quel bosco. Tutto ad un tratto si udì uno sparo e l'ultimo autocarro della colonna saltò in aria. Poi un secondo boato e anche il carro leader ne condivise la sorte. Dal secondo carro spuntò all'improvviso il generale Charrington che ebbe appena il tempo di voltarsi e vedere cosa stesse accadendo prima che una granata facesse saltare la torretta dalla corona girevole del carro armato. Ecco gli effetti dei nuovi cannoni anticarro da 50 mm potenziati con granate perforanti rivestite di tungsteno. La combinazione vincente! Così, bloccata ogni via di fuga, gli artiglieri dei pezzi da 37 mm e i soldati armati di fucili anticarro, insediatisi a quota 165, poterono fare pratica di tiro contro i veicoli leggeri mentre gli uomini nella foresta si avvezzavano con le nuove armi.

Gli inglesi cercarono disperatamente di levarsi da quella situazione ma i loro movimenti erano troppo impacciati. Nessun blindato riuscì a far fuoco e i pochi soldati che reagirono con prontezza si trovarono in netta inferiorità numerica e ascoltarono i consigli dei tedeschi che li invitarono ad arrendersi senza troppe esitazioni.

L'unica speranza che l'offensiva britannica andasse a buon segno fu rappresentata dalla manovra di aggiramento della 22ª brigata corazzata di Cockburn. I carri armati leggeri e veloci raggiunsero la fattoria Hempton e di lì seguirono una stretta via che permise loro di affrontare la pendenza senza

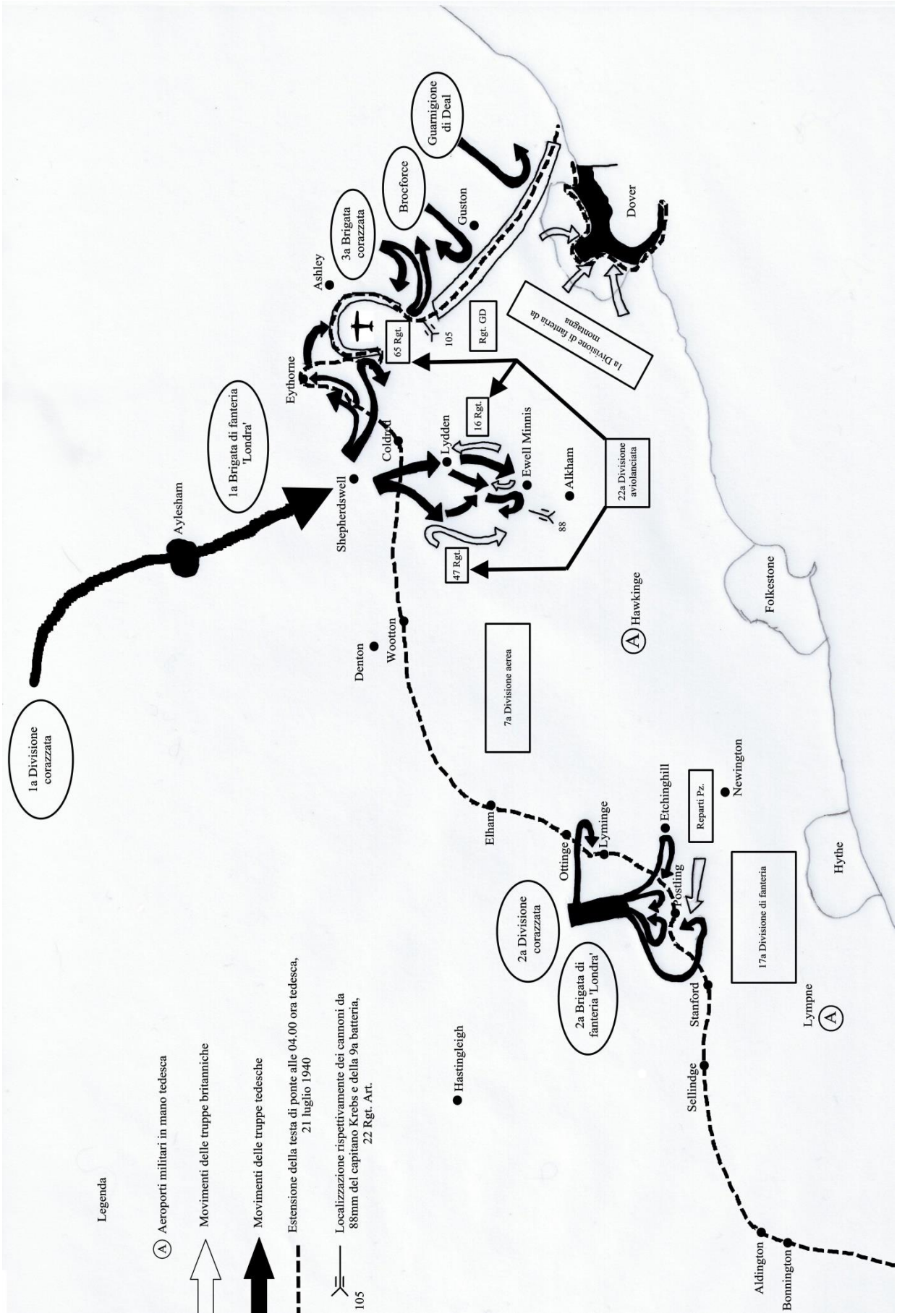
problemi. Adesso erano davvero alle spalle della linea tedesca e solamente cinque chilometri scarsi separavano l'unità di Tilly dall'aeroporto di Lympne. Cinque chilometri che separavano i blindati dal loro obiettivo primario. La via più breve sarebbe stata quella diretta, attraverso Stanford ma ogni via diretta è sempre la più difesa e perciò il generale decise di stare alla larga dal centro abitato.

L'enorme nugolo di blindati si mosse dapprima in direzione di Postling e poi curvò a sud. I fanti tedeschi, tramite le pattuglie dislocate sulle cime delle alture, si resero conto di esser stati circondati e fecero tutto il possibile per trasportare gli anticarro dalla foresta alla cima dei rilievi. Proprio in quel momento, un Panzer IV apparve in lontananza e aprì il fuoco, centrando in pieno un carro incrociatore con il suo cannone a canna corta da 75 mm. Ma chi era quel pazzo comandante che osava sfidare le raffiche delle mitragliatrici inglesi e i loro cannoni in campo aperto e con un solo veicolo? I soldati che proteggevano Postling, gli artiglieri su Tolsford Hill e i fanti trincerati su quota 154 rimasero semplicemente senza parole quando videro che dalla torretta di quel veicolo fece capolino Rommel.

«Avanti! Avanzate! All'attacco!» ordinò il generale alla radio. Dagli alberi di Bartholomew's Wood sgusciarono fuori altri 81 carri armati con la croce balcanica sulla torretta. Erano tutte le forze corazzate sbarcate il giorno prima che Rommel, previa autorizzazione del generale Kuntzen, aveva raggruppato in un unico gruppo da combattimento sotto il suo diretto comando. Da lì generò la prima grande battaglia di mezzi corazzati sul suolo britannico, il cui esito fu segnato fin dall'inizio. Le radio dei comandanti tedeschi brulicarono di ordini: "Cannoniere! Torretta a ore 11!", "Granata perforante", "Puntatore! Distanza: 800 metri!", "Obiettivo: formazione corazzata nemica!", "Fuoco a volontà!". I carri armati tedeschi iniziarono a eruttare granate perforanti più di un vulcano dormiente che di punto in bianco si risveglia e inizia a espellere lava e lapilli. Non fu possibile fare un paragone tra i due schieramenti: i panzer, benché inferiori in numero, erano superiori al nemico per corazza, mobilità, gittata e potenza di fuoco. Uno dopo l'altro i carri della 22ª brigata corazzata furono colpiti e incendiati. Qualcuno esplose sul posto, dagli altri invece divamparono fiamme o girandole di esplosioni simili a fuochi d'artificio, segno che il fuoco aveva investito le scorte di munizioni. Invano fu anche il tentativo dei carri incrociatori (gli abbondanti Mark I A9 e i più ridotti Mark II A10) di serrare le distanze per poter controbattere il fuoco tedesco. Gli equipaggi non avevano avuto il tempo di portare a termine l'addestramento né avevano affrontato una formazione corazzata tedesca in campo aperto. Coloro che avanzavano sul fianco venivano sistematicamente paralizzati e accerchiati a loro volta. Per il coraggio e la risolutezza dimostrati in quell'azione, Rommel si guadagnò presto la fiducia dei carristi dell'8ª divisione panzer. Il suo fulmineo contrattacco aveva distrutto un'intera brigata corazzata britannica, segnando definitivamente la fine della 2ª divisione corazzata.

La jeep con a bordo il generale Tilly e il suo stato maggiore fu trovata alquanto malridotta, con il motore che emetteva una densa nube di fumo nero, dietro la corazza squarciata di un carro leggero. Il generale di brigata Cockburn fu, invece, salvato dalle fiamme e il personale sanitario si impegnò al massimo per limitare le ustioni che gli stavano rosicchiando la pelle delle braccia e del torace. Rommel ne fu informato e si recò immediatamente nella tenda medica per far visita al valoroso generale e ammirarlo per il coraggio dimostrato nell'aver affrontato un gruppo da combattimento di veterani in una battaglia di movimento. Alla tenda arrivò anche la voce che il corpo di un altro generale era stato rinvenuto e l'onesto Rommel ordinò che fosse seppellito con tutti gli onori, ai piedi della collina di Tolsford.

Quando, invece, la notizia raggiunse il quartier generale di Thorne, il generale tirò un lungo sospiro e sussurrò: «E adesso? Chi lo dirà al Primo Ministro?»



Il contrattacco britannico nei settori centrale e orientale della testa di ponte tedesca, 21 luglio

Il crollo del fianco destro

A fronteggiare il 16º reggimento del colonnello Hans Kreysing vi era la 1ª divisione corazzata britannica, la quale era guidata da un comandante che aveva già potuto affrontare i tedeschi sulla difensiva attaccando la testa di ponte nemica ad Abbeville. La sconfitta in Francia gli servì da lezione per rivedere le possibili strategie atte a sconfiggere gli invasori. A differenza di Tilly, egli fu più previdente del previsto e il primo reparto di esploratori che raggiunse il punto d'incontro stabilito ad Aylesham, 10 km a sud-est di Canterbury, fu immediatamente mandato più a sud per spiare le mosse del nemico. Evans fece ciò che Thorne non aveva fatto e ciò che Tilly avrebbe dovuto fare prima di lanciarsi all'attacco: ottenere informazioni sulle difese tedesche. Sulla base di tali novità, egli poté dunque preparare le adeguate contromisure. La brigata corazzata al comando di Watkins avrebbe operato come ariete, in particolare i carri armati del 4º reggimento Royal Tank assieme a quelli medi del 7º. Il cuneo corazzato sarebbe poi stato seguìto dagli elementi leggeri del 7º e dall'8º RTR. Successivamente sarebbe avanzata la 2ª brigata corazzata, la cui fanteria avrebbe fornito ai blindati il supporto necessario. Infine, la prima brigata di fanteria 'Londra' avrebbe fatto da chiudi fila e avrebbe occupato l'aerodromo di Hawkinge una volta che questo fosse stato liberato. Sull'estremità del fianco destro, il generale Crocker e la 3ª brigata corazzata avrebbero avuto il compito di spezzare la sottile linea tedesca che separava i suoi uomini dalla Guardia Irlandese bloccata a Dover.

Le contromisure stabilite dal generale Evans furono evidenti fin dall'inizio: invece di concentrare tutte le bocche su un singolo obiettivo o contro le presunte postazioni nemiche, l'artiglieria della 1ª divisione corazzata rinforzata dalle batterie della 1ª brigata 'Londra' adottò la modalità di fuoco che era stata sviluppata durante la Prima Guerra Mondiale per coprire l'avanzata della fanteria contro le trincee avversarie: lo sbarramento strisciante. Individuati in precedenza i campi minati, i pezzi da 25 libbre martellarono incessantemente l'area trapezoidale compresa tra Denton, Wootton, Shepherdswell e Coldred.

Quando i primi colpi iniziarono a cadere, i soldati tedeschi non si resero conto di ciò che stava accadendo. Non si accorsero che i primi proiettili avevano devastato la barriera di filo spinato né che avevano fatto detonare la fascia di mine anticarro né che stavano rimuovendo anche le mine antiuomo. Il fragore e i bagliori delle esplosioni erano troppo forti affinché potessero accorgersi di quello. Anzi, vedendo che le granate cadevano così lontano molti soldati scelsero di assistere allo spettacolo di fuochi artificiali. Quando, però, le batterie britanniche iniziarono ad allungare il tiro, i soldati dell'Oldenburgo si gettarono nelle buche e sperarono che le granate passassero oltre. Coloro che vissero quel momento ricordano: "Era come se il diavolo in persona fosse arrivato sulla terra e avesse iniziato a sollevare zolle di terreno, avanzando con tutta la sua furia verso di noi."

Non tutti furono così fortunati da sfuggire al martellamento. Nella striscia di fosse e trincee che seguiva la strada di collegamento tra Eythorne e Coldred, tre proiettili centrarono in pieno tre buche dilaniando sul posto nove soldati e un sottufficiale. Un'altra ventina di morti ci fu tra le fila del 65º reggimento, di cui la maggior parte degli effettivi si era nascosta tra la vegetazione del Eastling Wood, quest'ultimo preso di mira dalle batterie della 3ª brigata corazzata. Ma le sorprese non erano ancora finite: quando finalmente ebbe termine lo sbarramento, quelli del 16º reggimento ebbero appena il tempo di imbracciare i fucili e le mitragliatrici per rispondere al fuoco che già si erano trovati davanti alle avanguardie della 1ª divisione corazzata. Da dove provenivano?

Era la nuova tattica del generale Evans: aveva dato il via alla sua unità poco prima delle ore 04.30, in maniera da raggiungere la prima linea poco dopo il termine del bombardamento. Se la sorpresa dell'improvvisa apparizione di blindati non fu molto gradita, assai più scioccante si rivelò l'impossibilità di fermarli con i semplici fucili anticarro. Per quella ragione, unita allo sferragliante agglomerato di carri armati in movimento, gli avamposti a quota 125 dovettero essere evacuati. Gli uomini del 16º reggimento se la diedero a gambe levate in direzione di Lydden, tra i cui edifici si erano barricati i soldati del I battaglione. Esattamente dietro, sopra di loro, erano state sistemate la 1ª compagnia anticarro del reggimento nonché gli elementi del III/47º. Sull'altopiano a ovest di Lydden si era schierato il 47º mentre il terreno ondulato tra Waldershare Park, i boschi dei dintorni e la strada che portava a Whitfield furono presidiati dal 65º reggimento. Una zona da un punto di vista logistico di vitale importanza per i tedeschi poiché, proprio in mezzo alla selva, il genio aveva

migliorato la pista del Channel Gliding Club affinché potesse essere impiegata anche dai normali trimotori.

Qualche chilometro prima di giungere davanti all'ingresso della valle che portava a Lydden, il generale Watkins divise le sue forze per attaccare in tre direzioni diverse: i 'Matilda' del 4º reggimento Royal Tank si sarebbero infilati nell'avvallamento e avrebbero attirato il fuoco delle batterie anticarro sovrastanti la città.

Evans, infatti, conoscendo la geografia del luogo, aveva subito intuìto che le alture intorno a Lydden erano il posto ideale per sistemare i cannoni anticarro. Nel frattempo, l'8º RTR avrebbe assaltato la gola da ovest, con l'appoggio dei veicoli e della fanteria della 2ª brigata corazzata. Infine, il 7º RTR, con l'ausilio di un battaglione della 1ª brigata 'Londra', avrebbe attaccato le difese tedesche tra Coldred ed Eythorne per poi incontrarsi a metà strada con la 3ª brigata corazzata.

Utilizzando la tecnica vincente, l'artiglieria britannica rovesciò sulla città di Lydden la sua porzione di granate, allungando poi il tiro per saturare il versante meridionale della collina. La seconda ondata dell'inferno si riversò sugli uomini del I battaglione mentre gli equipaggi conducevano i loro bestioni corazzati contro i tedeschi, tranquilli come non mai e sicuri che avrebbero avuto ancora una volta la meglio.

Quando il fumo iniziò a diradarsi, i puntatori degli anticarro individuarono subito la colonna nemica e regolarono i meccanismi di tiro. "Fuoco!"

A una distanza di meno di 800 m, le granate perforanti non fecero alcun effetto. I 'Matilda' continuarono ad avanzare, gli anticarro continuarono a sparare un colpo dopo l'altro ma non accadde nulla di ciò che i tedeschi sperarono. Entrarono in azione gli obici della fanteria ma giusto per fare una messinscena visto che non possedevano granate adatte a perforare corazze. Per tutta risposta, i blindati del 4º RTR iniziarono a demolire, casa per casa, la città. Le compagnie del I battaglione precipitarono nel caos, i soldati abbandonarono le loro postazioni e corsero via verso Temple Ewell. Il comandante del reggimento corazzato avrebbe voluto inseguirli ma quelli non erano i suoi ordini né i suoi blindati erano adatti a tale scopo. Non appena i corazzati ripresero a muoversi, i tedeschi sgombrarono in tutta fretta l'altopiano di quota 125 e andarono a nascondersi nell'ampia selva di Brown's Wood, temendo che gli inglesi fossero diretti con i blindati verso quelle posizioni.

Proprio sotto di loro arrivarono di corsa l'VIII e il IX battaglione del reggimento Royal Fusiliers della 1ª brigata di fanteria 'Londra' e occuparono prima Lydden e poi si insediarono nelle comode strutture difensive edificate dai tedeschi e sovrastanti la città.

Ad ovest, l'8º RTR registrò un successo eclatante: facendo leva sul fattore numerico, i 50 carri armati medi si allinearono tutti su un'unica riga prima di arrampicarsi sul colle difeso dal 47º reggimento. Avanzarono alla massima velocità, subito seguiti dai blindati leggeri nella 2ª brigata corazzata. I cannoni anticarro della 14ª compagnia furono immediatamente portati in posizione ma gli artiglieri si resero presto conto di essere in netta inferiorità numerica e di potenza di fuoco. Abbandonarono sul posto i pezzi, lasciando che i 'Matilda' schiacciassero gli affusti con i cingoli. Questi continuarono ad avanzare, con le mitragliatrici che sparavano incessantemente sulla fanteria nemica.

Vedendo che era impossibile fermare la loro offensiva, una dopo l'altra le compagnie abbandonarono la posizione e fuggirono in direzione sud. Invano gli ufficiali cercarono di ristabilire l'ordine poiché tra la truppa si era sparso il panico. La situazione era diventata critica nell'arco di un quarto d'ora. Perfino il colonnello Kurt Heyser ordinò di abbandonare la posizione con qualsiasi mezzo quando le cannonate inglesi giunsero sulla soglia di una fattoria locale divenuta il suo quartier generale.

Come fu possibile una cosa del genere? Come fu possibile che tra i soldati della vittoriosa e invincibile Wehrmacht si fosse generato il panico che rese la truppa incontrollabile peggio di una mandria impazzita? Semplice. L'esercito tedesco non era mai stato addestrato ai principi e i metodi di un ripiegamento ordinato: gli ufficiali della vecchia Reichswehr mal guardavano le esercitazioni di ripiegamento poiché ritenevano che la truppa, in quel modo, avrebbe solamente imparato a tagliare la corda ogni volta che il nemico avesse sferrato un'offensiva. A partire dal 1936, furono definitivamente tolte nei programmi di addestramento le operazioni di ripiego. Ai soldati tedeschi furono

inculcati i concetti di ‘attacco’, ‘resistenza ad oltranza’ e ‘contrattacco’. Questo perché i tedeschi ritenevano che solamente una manovra offensiva avrebbe potuto garantire il successo sul campo.[1]

In quell'occasione, però, tra gli ordini di resistere sul posto e l'uso della ragione, nei soldati prevalse l’istinto di conservazione: perché mantenere le posizioni o, peggio ancora, contrattaccare, quando la truppa non possedeva gli strumenti per farlo? Un intero reggimento fuggì di corsa, come un torrente in piena, travolgendo tutto ciò che incontrò sul suo percorso e incurante dei morti e feriti lasciati indietro. La speranza di salvezza dei soldati fu rifugiarsi sul versante nord di quel colle, dove furono tutti inghiottiti dalla vegetazione del Cannon Wood.

I blindati nemici allora non si interessarono più alla fanteria e imboccarono la strada che li portava dritti a Lydden. Appena fuori dalla città, le due colonne si incontrarono e un Watkins entusiasta telegrafò a Evans: “Lydden è stata liberata. Il nemico è in fuga. Proseguiamo a sud verso Alkham e poi in direzione di Hawkinge.”

Il comandante della prima divisione corazzata si rallegrò e ribadì l'ordine di raggiungere quella pista il prima possibile.

L’88 diventa leggenda

Nel borgo di Alkham era stato sistemato il comando della 22ª divisione di fanteria aviotrasportata. Lì tutti stavano cercando di capire cosa stesse accadendo al fronte. Nella sezione comunicazioni, gli operatori radio continuamente mandavano messaggi nell'etere per ricevere aggiornamenti. L'ultimo dispaccio riguardava il bombardamento britannico su Lydden e poi più niente.

Il tenente generale von Sponeck era fisso, con aria dubbiosa, davanti a una cartina sulla quale erano segnate le disposizioni delle sue truppe. Tutto intorno a lui vi era un grande viavai di persone. Quando fu sul punto di mandare due uomini a verificare la situazione, sull'uscio del suo quartier generale comparve un caporale, dicendo di essere uno della 6ª compagnia del 47º reggimento. Era arrivato di corsa per riferire al comando che l'unità era stata attaccata da blindati molto corazzati, che era stata sopraffatta e che per salvare il salvabile il colonnello Heyser aveva ripiegato a sud, rifugiandosi in un boschetto vicino.

Von Sponeck non aveva ancora iniziato ad aggiornare la situazione sulla carta che arrivarono due soldati a bordo di una motocarrozzetta gridando: «Gli inglesi hanno sfondato! Si dirigono da questa parte!» Furono subito fermati da una squadra del battaglione della sicurezza e tranquillizzati. Poco dopo, però, al margine della strada alberata arrivarono due carri ippotrainati, il secondo dei quali aveva il telone tutto stracciato. Entrambi portavano due bandierine bianche con sopra disegnata una grande croce rossa ed erano stipati di soldati malridotti. Erano alcuni dei feriti che i superstiti del I/16º reggimento avevano caricato sui trasporti dell'artiglieria e che avevano mandato all'ospedale da campo vicino al centro comando. Quei sopravvissuti, poi, divennero loro stessi i cavalli e trainarono fino alla selva i pezzi d'artiglieria.

«Ma cosa diavolo è successo?» domandò Von Sponeck a un fuciliere che stava in sella ad un cavallo. «I nostri cannoni − disse quello con aria demoralizzata − non hanno fatto neanche un graffio alle loro corazze.» E proseguì oltre. Il comandante della divisione si rivolse allora al suo capo di stato maggiore, il tenente colonnello Heinz Langmann e, vedendo che il clima si stava facendo più agitato, gli chiese: «Langmann, hanno già inventato un carro armato indistruttibile?»

Quello gli rispose sorridendo: «Direi proprio di no! Ci sarà pure un modo per fermarli!»

«Esatto. E forse noi abbiamo ancora uno strumento che può aiutarci. Venga con me.» I due montarono a bordo di una Kubelwagen e, con Langmann alla guida, si diressero fino a quota 134, nei pressi della fattoria Whitehill, abbandonata dai legittimi proprietari da non molto tempo. Non fu un caso la destinazione perché proprio lì Rommel aveva fatto sistemare il giorno prima due cannoni a doppio ruolo da 88 mm. Da quella posizione era possibile tenere sotto tiro qualsiasi movimento diretto verso Ewell Minnis e difendere le vie d'accesso ad Alkham. Sotto l’energica guida del capitano della Luftwaffe Joachim Krebs, i due pezzi d’artiglieria erano stati minuziosamente occultati per evitare la loro individuazione da parte di eventuali formazioni nemiche, facendo buon uso dell’ampio fienile e dell’abbondante quantità di fieno lì presente. Si tenga presente che l’88 non era un cannone che si poteva nascondere facilmente, data la sua altezza di circa due metri e una lun-

ghezza di poco meno di sei. I due pezzi erano stati rimorchiati fino alla fattoria e poi gli uomini li avevano spinti dentro il fienile, non senza qualche imprecazione, attraverso i due grandi portoni di legno. Infine si erano impegnati con l'operazione di camuffamento.

L'espressione D'Annunziana "mettete dei fiori nei vostri cannoni" venne rimodellata dal capitano Krebs in "mettete la paglia in quei cannoni". I due pezzi erano stati completamente circondati dal fieno e, da una certa distanza, sembrava che fosse crollato il piano superiore del fienile e che tutta la paglia si fosse riversata nei pressi dei due portoni. Grazie anche ai ciuffi di erba secca che spuntavano fuori dalle bocche da fuoco, i Flak 88 erano pronti all'imboscata. Quando Von Sponeck e Langmann arrivarono, trovarono alcuni serventi della Luftwaffe che stavano rimuovendo la paglia dalla canna mentre altri erano impegnati nella preparazione delle munizioni.

Il comandante della 22ª divisione aviolanciata si avvicinò al capitano Krebs e gli chiese: «Quante munizioni possedete?»

«Ne abbiamo 65 per pezzo» gli rispose Krebs.

«E con quelle riuscirete a fermare i carri nemici?»

«Se quelli osassero passare di qua, di loro non resterà neanche l'ombra!»

Von Sponeck guardò il suo scettico capo di stato maggiore e gli disse: «Visto, Langmann? Non c'è motivo di cui preoccuparsi!» Dopodiché i due risalirono a bordo della vettura e ritornarono al quartier generale.

Il veicolo era appena scomparso dietro a una curva che il caporale osservatore Maximilian Finz, appostato con il binocolo sul tetto della fattoria, richiamò l'attenzione di tutti: «Colonna corazzata nemica si muove verso il settore di Dora-Tre.» Dora-Tre (D-3) era il nome convenzionale del villaggio di Alkham. Allora era vero: i britannici avevano sfondato la linea e stavano puntando verso il quartier generale del generale Von Sponeck. Tutto ad un tratto, però, il carro comando, riconoscibile tra tutti per via dell'asta vicina all'antenna radio, cambiò direzione e si diresse verso Ewell Minnis. Come un gregge di pecore ordinato, anche gli altri lo seguirono.

Il telemetrista e tutti i serventi che possedevano un binocolo puntarono gli sguardi su quella colonna di 32 carri armati che procedevano in fila come in una parata. Era il 4º RTR che si stava dirigendo proprio a Ewell Minnis, per cacciare gli eventuali tedeschi dal borgo e poi riunirsi all'8º RTR e alla 2ª brigata corazzata che stavano avanzando con i blindati in ordine sparso.

«A che distanza si trovano?» domandò il capitano Krebs.

«A meno di 1.300 metri» rispose il telemetrista.

Il capitano consultò la cartina e guardò ancora una volta attraverso il binocolo. «Pronti a far fuoco!»

Subito i serventi corsero a prendere altre munizioni mentre i puntatori sceglievano i loro bersagli. Il capitano, tenendo con la mano destra lo strumento di osservazione, alzò il braccio sinistro.

«Pezzi in batteria!» confermarono i capisquadra degli equipaggi. Krebs abbassò di scatto l'arto superiore sinistro e istantaneamente i due pezzi da 88 mm entrarono in azione. Ci fu un boato tremendo e il carro guida del 4º RTR fu centrato in pieno ed esplose innalzando verso il cielo una grande sfera di fuoco. Inizialmente, tra le fila del nemico, nessuno capì cosa fosse accaduto e gli equipaggi dei carri inglesi, sospettando la presenza di una mina, iniziarono a muoversi in maniera confusionaria. D'altronde, la formazione del 4º RTR aveva perso il carro comando e la loro scarsa praticità nell'uso dei carri armati non portò rosee conseguenze.

Mentre manovravano, gli 88 spararono di nuovo e altri due carri 'Matilda' furono messi fuori uso. Vedendo da dove provenivano gli spari, gli inglesi vollero capirci qualcosa di più e si diressero a capofitto verso quota 134.

Fu una corsa del tutto inutile. I serventi della Luftwaffe si erano dati da fare a tal punto che il rateo di fuoco dei cannoni divenne di un colpo al secondo per ciascuno. I carri britannici, invece, benché avanzassero lentamente, fallirono nell'avvicinarsi alla giusta distanza. Ogni volta che un 88 sferzava l'aria con le sue detonazioni, un carro 'Matilda' veniva investito da un'esplosione o cessava di muoversi, si incendiava e il suo equipaggio si lanciava in una disperata fuga. Tutto merito dell'addestramento e del sangue freddo dei puntatori, che restavano appiccicati ai loro strumenti di

calcolo e di osservazione e inquadravano nel mirino un carro dopo l'altro, ma anche della brillante idea di Rommel di utilizzare questo poderoso cannone antiaereo come arma anticarro.

L'88 picchiava violentemente contro la massa corazzata britannica con la potenza di un Dio. I due pezzi stanziati nei pressi della fattoria Whitehill sembravano forgiati dalle fucine di Vulcano e posseduti dallo spirito di Marte. "Se solo avessimo la fanteria di supporto o l'aviazione…" brontolavano i carristi britannici che erano riusciti a scampare e che si nascondevano dietro le carcasse fumanti dei loro veicoli. L'accanito combattimento andò avanti fino a quando gli artiglieri non furono esausti, le bocche dei cannoni non divennero roventi e non ci furono altri blindati inglesi che tentavano di avvicinarsi a quella posizione. «Cessare il fuoco!» ordinò Krebs, prima che i pezzi diventassero inutilizzabili. Nella radura davanti a loro si stagliavano i resti bruciacchiati del 4º RTR e di buona parte dell'8º. I carri leggeri superstiti e veicoli con la fanteria, visto il muro di rottami che fu eretto nel giro di un quarto d'ora davanti a loro, optarono per un dietro-front. Ma, mentre i carristi invertivano senso di marcia, dalla boscaglia di Brown's Wood si fecero vivi gli anticarro dalla 1ª compagnia, i mortai leggeri, i pezzi da fanteria da 75 mm, le mitragliatrici e fucili. Il I battaglione finì il lavoro che i cannoni di Krebs avevano iniziato. Ancora una volta l'offensiva corazzata britannica era morta; ancora una volta i calibri da 88 mm si erano dimostrati micidiali contro obiettivi terrestri, proprio come ad Arras.

Le quattro compagnie ridotte del I/16º più gli elementi del III/47º partirono allora all'attacco dei due battaglioni inglesi insediati sul rilievo sovrastante Lydden. I fanti tedeschi si avvicinarono al nemico coperti dal fuoco dell'artiglieria leggera mentre le loro mitragliatrici costringevano gli inglesi a tenere bassa la testa. Difensori e attaccanti si trovarono però presto a corto di munizioni. "Pronti con le bombe a mano! Andiamo a stanarli!" avevano ordinato gli ufficiali.

I britannici, vedendo quella frotta di uniformi grigiastre che caricavano verso di loro, temettero che i tedeschi stessero avanzando con la baionetta. Di fronte a tre file di soldati che correvano da quattro direzioni, urlando disperati e sparando alla cieca con le pistole, la paura assalì gli inglesi e li convinse ad andarsene.

Le alture sovrastanti Lydden furono riconquistate dai tedeschi senza troppi problemi.

Gli ultimi colpi sul fianco destro

Anche all'estremità nordorientale della testa di ponte gli inglesi godettero di alcuni importanti successi iniziali. Il 7º RTR avanzò con i carri armati medi al centro, quelli leggeri sulle ali e la fanteria a tergo di essi contro la linea di difesa nemica tra Coldred ed Eythorne. Visto l'ordine con cui i blindati procedevano sembrò di assistere quasi a una marcia, se non fosse stato che i 10 'Matilda' aprirono immediatamente il fuoco sul crinale di quota 90. Senza neanche sparare un solo colpo, i tedeschi non ci pensarono due volte e lasciarono subito quelle posizioni, provando a controbattere rapidamente al fuoco con i mortai leggeri ma senza risultati. Anche qui la situazione precipitò nel caos: la 5ª, la 6ª, l'8ª, la 13ª e la 14ª compagnia corsero giù per il pendio, in ordine sparso, verso Waldershare Park. Trincerati tra gli alberi vi erano già gli uomini del I/65º che diedero una mano ai nuovi arrivati per sistemarsi.

"Che sia benedetta la forza di gravità!" ansimarono i serventi che, dal momento che i cavalli erano fuggiti via, avevano dovuto trascinare i pezzi fino agli alberi.

La 7ª compagnia, invece, si rifugiò a Eythorne, andando ad aiutare la guarnigione del III/16º. Non dovettero aspettare molto che già le avanguardie del 7º RTR sbucarono sulla cresta. Quello fu l'unico successo britannico in quel settore. L'ala destra dello schieramento si staccò dalla formazione e tentò di aggirare Waldershare Park ma, mentre i carri armati arrancavano metro per metro per salire il nuovo rilievo, i cannonieri della 1ª compagnia sfruttarono la loro lenta andatura per inchiodarli. In media, ogni coppia di serventi distrusse nove blindati ciascuno. In questo modo fu sventato il tentativo britannico di assaltare la pista d'emergenza alle spalle.

La medesima sorte toccò ai corazzati leggeri schierati sull'ala sinistra: le batterie anticarro della 2ª compagnia nonché quelle della 14ª si deliziarono a immobilizzare quelli che capitavano a tiro. Inutilmente gli equipaggi cercarono di svincolarsi da quella pioggia di granate: i loro veicoli, com'era già successo in altre zone del fronte, furono paralizzati e distrutti uno alla volta. Solo i 10

‘Matilda’ riuscirono ad arrivare fino al limitare della pista e poi si fermarono di colpo. Le torrette iniziarono a ruotare da destra a sinistra ma non aprirono fuoco. Perché? Perché i carri inglesi non approfittarono della loro superiorità per aggredire i tedeschi nelle selve o per rovinare l’area d’atterraggio degli aerei che trasportavano i rifornimenti?

Per rispondere al quesito bisogna dare un'occhiata a ciò che avvenne sull'estremità orientale della testa di ponte. Non appena le due batterie da 25 libbre smisero di sparare, Crocker mandò alla carica gli elementi della 3ª brigata corazzata seguiti a ruota dalla fanteria motorizzata della 20ª e dalla brigata mitraglieri motorizzati. La compagnia anticarro del 65º aprì il fuoco troppo in anticipo, quando ancora i corazzati inglesi non erano a distanza di tiro, rivelando la propria posizione e attirando verso le posizioni del III/65º una decina di blindati e un bel po' di veicoli della 20ª brigata corazzata. I carri incrociatori si avvicinarono veloci, non diedero il tempo agli artiglieri di ricaricare i pezzi e iniziarono a scaraventare granate ad alto potenziale da 40 mm nel bosco. Le schegge delle cortecce degli alberi divennero più taglienti delle lame di un rasoio e si conficcarono nei corpi di chi stava cercando disperatamente un riparo. I soldati colpiti gemevano, imploravano, invocavano aiuto ma nessuno poté venire loro incontro: le mitragliatrici inglesi forzarono tutti a stare immobili, rannicchiati nelle fosse, assillati dal timore che quelle buche scavate con tanta fretta si potessero trasformare in tombe.

Nel frattempo il resto della 3ª brigata corazzata, adottando la medesima tattica, aveva individuato il punto debole dello schieramento difensivo ma, soprattutto, aveva trovato il quartier generale del colonnello Hernst Haccius, segnalato dalle grandi bandiere del Terzo Reich che sventolavano dalle finestre della fattoria di Eastling Down. L'ufficiale comandante si era reso immediatamente conto della minaccia incombente: «Che tutti si procurino un elmetto e un’arma!» Dagli ufficiali di stato maggiore ai portaordini e dagli operatori radio ai cuochi, tutti raccolsero una pistola o quello che trovarono e si prepararono ad affrontare gli inglesi. La fine sembrava vicina quando entrarono in azione i 6 mortai da 80 mm del III battaglione del reggimento Großdeutschland, a cui si unirono presto i plotoni motorizzati della compagnia anticarro. Gli avversari percepirono la presenza della trappola e, con una barriera di fuoco, tornarono indietro alle postazioni di partenza per rifocillarsi di munizioni e carburante. In questo modo, però, la tenaglia proveniente da oriente, che avrebbe dovuto chiudersi sul campo d’aviazione e tagliare fuori le truppe sul fianco destro, non arrivò mai e le conseguenze di questo mancato accerchiamento non tardarono a farsi sentire.

Anche più a sud, dove la 1ª brigata mitraglieri motorizzati con il supporto del presidio di Deal aveva punzecchiato le difese tedesche per trovarne il punto debole, dovette ripiegare per evitare che il nemico riversasse contro i suoi effettivi tutto ciò che aveva. Ed eccolo qua il grande errore: Crocker fece ritirare la sua unità proprio quando i ‘Matilda’ del 7º RTR stavano facendo irruzione sulla pista improvvisata. Se solo ci fosse stata una radio funzionante e se solo i due generali fossero riusciti a comunicare le loro mosse, quasi sicuramente Crocker non avrebbe ordinato il ripiegamento.

I soldati del 65º reggimento approfittarono di questo regalo inaspettato per portare la situazione a loro favore. Due compagnie del I battaglione del London Irish Rifles stavano tenendo impegnati i fucilieri del I/65º per permettere alle altre due di circondare i tedeschi sul fianco sinistro. Ma i mitraglieri della 4ª compagnia si accorsero di questo movimento e si spostarono giusto in tempo per bloccare gli inglesi tra i rottami. La minaccia dei carri ‘Matilda’ andava però eliminata prima che le unità al comando di Crocker tornassero a farsi vedere. Poiché gli anticarro da 37 mm si erano rivelati del tutto impotenti, cosa si sarebbe potuto fare? Un'idea geniale e, nel contempo, rischiosa venne in mente al comandante della 6ª compagnia del 16º reggimento: prese due bombe a mano e si lanciò contro un blindato che cercava di aprirsi la strada tra gli alberi. Balzò sul vano motore, in un baleno si riparò dietro la torretta e sotto gli occhi di tutti le infilò una dopo l’altra nell'anima della bocca da fuoco, ricordandosi di innescarle. Si lanciò dal carro e si riparò qualche metro più in là. Si udì una raffica di esplosioni ovattate e poi più niente. Solamente una colonna di fumo nerastro che fuoriusciva dalle giunzioni e dalle aperture. L'artefice di tale opera andò subito a verificare: l'interno dell'abitacolo era stato completamente rovinato e l’ equipaggio ucciso sul colpo. Il gesto venne immediatamente copiato da altri uomini improvvisati come ‘cacciatori di carri’ che inseguirono i ‘Ma-

tilda' su e giù per la pista e per i campi fino a quando di essi non rimasero nient'altro che mucchi di lamiere fumanti.

Vedendo che da est gli inglesi ancora non arrivavano, Haccius decise di regolare i conti con la fanteria nemica. Venuto a sapere che a Eythorne vi era il III/16º, riuscì a mettersi in contatto con il comandante e gli ordinò di condurre i suoi uomini contro il crinale soprastante Waldershare Park. L'ordine venne eseguito. Coperti con un esile sbarramento operato dai mortai da 50 mm, i tedeschi avanzarono a colpi di fucileria e bombe a mano contro le postazioni nemiche, costringendo definitivamente il battaglione degli irlandesi a sganciarsi e a fuggire, dimezzando gli effettivi delle due compagnie che si erano spinte sul fianco sinistro e catturando una dozzina di prigionieri. L'iniziativa era andata a buon fine ed ora sarebbe stato possibile fronteggiare i blindati e la fanteria motorizzata provenienti dalla zona di Deal. La 2ª compagnia anticarro del 22º battaglione si mise lungo la carrozzabile Whitfield-Eythorne e sopra di essa, a quota 125, arrivò anche la 9ª batteria ippotrainata equipaggiata con gli obici da 105 mm. Da quella posizione gli artiglieri avrebbero dato filo da torcere ai blindati inglesi.

Puntualmente questi attaccarono proprio mentre i serventi stavano mettendo in posizione i cannoni. Ma, invece di avanzare a tutta velocità, Crocker fece esaurire le munizioni dell'artiglieria colpendo dapprima Whitfield e spostando il tiro fin nei pressi della Duke of York's Royal Military School, ritenendo erroneamente che i tedeschi fossero trincerati su quelle postazioni mentre i fanti del reggimento Großdeutschland erano appena una ventina di metri più in basso. La 3ª brigata corazzata avanzò con tutti i blindati rimanenti in direzione del punto d'incontro che era stato precedentemente stabilito, senza che Crocker venisse informato sul fatto che sulla carta e nella realtà il 7º RTR aveva cessato di esistere. Il generale mandò i suoi uomini in quelle che i tedeschi definirono una 'carneficina corazzata': da quota 125 i quattro pezzi da 105 mm furono sistemati ad alzo zero e aprirono per primi il fuoco, non centrando nemmeno un bersaglio ma creando parecchia confusione tra i carristi. Questi cercarono di aprirsi la strada ma capitarono sotto il tiro incrociato dei Pak 36. A decine furono colpiti e messi fuori servizio e i rimanenti cercarono disperatamente una via di fuga: gli unici tredici che riuscirono a salvarsi furono quelli che appena in tempo si erano portati fuori dalla portata dei pezzi da 105.

Anche lungo le postazioni tenute dal reggimento Großdeutschland gli inglesi non riuscirono a fare breccia: ogni qualvolta che attaccavano, la combinazione dei mortai da 80 mm, dei fucili anticarro e degli ottimi tiratori risultava sempre vincente. Dopo quattro assalti falliti, ciò che rimaneva della 20ª brigata corazzata e della Brocforce ritornò alle posizioni di partenza. Gli uomini del presidio di Deal giacevano, invece, senza vita davanti ai capisaldi di Guston e della fattoria Bere della ex-Langdon Battery. Un sacrificio del tutto inutile che portò allo spreco di vite umane e non aiutò a volgere la situazione a favore dei britannici.

Quella sera Crocker si recò in gran fretta al quartier generale del generale Evans, portandogli i rapporti della battaglia e riferendogli ciò che era rimasto della sua unità. Il comandante della 1ª divisione corazzata si limitò a dettare personalmente il resoconto per Thorne. Fu sufficiente una frase per riassumere l'apocalisse che si era avventata contro l'unità veterana: "Formalmente la 1ª divisione corazzata non esiste più, dopo che i suoi organici si sono battuti con perseveranza contro un nemico a noi superiore per strategia e mezzi."

La testardaggine del comando inglese unita a uno scarso addestramento, alla quasi totale mancanza di esperienza da parte della truppa e alla carenza di informazioni vitali aveva prodotto solamente dei frutti immaturi. Non ci fu alcun guadagno per i britannici: la 2ª divisione corazzata non sarebbe potuta essere rimpiazzata tanto presto così come i blindati distrutti della 1ª e le perdite in termini di uomini erano state così elevate che mandarono in fumo gli eventuali piani di un attacco nei giorni successivi, ammesso che Thorne avesse avuto l'idea di lanciare una controffensiva contro i tedeschi.

Avvenne, invece, l'effetto contrario: tutto il fronte inglese, nella notte tra il 21 e il 22 luglio, retrocedette su postazioni maggiormente difendibili. Crocker e ciò che rimaneva della 3ª brigata corazzata furono trasferiti direttamente dietro la linea GHQ, in attesa di rimpolparne le perdite. La 45ª divisione fece schierare in gran fretta i suoi effettivi lungo una linea che correva da New Romney

ad Ashford, lasciando la 136ª brigata a difesa di quel centro di comunicazioni stradali. Un plotone di esploratori fu mandato a Mersham in maniera da bloccare la linea ferroviaria che conduceva ad Hythe per tenere sotto controllo i movimenti del nemico. Tra Ashford e le alture delle North Downs fino a Deal si sistemarono gli effettivi della 1ª divisione di fanteria 'Londra'. Il generale di brigata Portman aveva trasferito il suo quartier generale a Canterbury e disperse gli uomini della 2ª brigata 'Londra' nei villaggi e sulle alture dominanti: il I/London Rifle Brigade, a causa delle perdite subìte due giorni prima, si ritrovò con la forza effettiva di sole due compagnie e le sistemò tra Ashford e Wye. Il resto della brigata, cioè il I/London Scottish e il I/Queen's Westminster furono ammassati tra una linea invisibile che correva da Crundale, passava per Waltham e terminava a nord, a Petham, mentre la 1ª organizzò un'esile linea di difesa che si estendeva tra Bossingham e terminava poco più a sud-ovest di Deal, nei capisaldi fortificati di Ripple, Ringwould e Kingsdown. Quanto sarebbero state efficaci quelle difese lo si sarebbe visto neanche ventiquattr'ore dopo.

Una vittoria strategica nell'ombra

Per tutto il giorno, nei pressi del Passo di Calais, Busch e von Vietinghoff avevano aspettato con ansia i rapporti che non arrivavano, a tal punto che il secondo decise di imbarcarsi per andare a vedere di persona cosa fosse accaduto nella testa di ponte. A bordo di un aereo di collegamento, atterrò all'aeroporto di Lympne e si fece portare all'omonimo castello, diventato ormai anche la sede dei centri comando della 35ª e della 17ª divisione di fanteria. Prima di ottenere informazioni sull'andamento degli scontri, volle sapere dove si trovasse il maggior generale Rommel. Coloro che conoscevano la sua posizione reale, sorrisero e risposero che sarebbe arrivato di lì a poco. Ci azzeccarono: si sentì un rumore di cingoli e fuori le mura arrivò un Panzer IV D dalla cui torretta von Vietinghoff riconobbe immediatamente Rommel.

Il comandante del XIII corpo restò a dir poco esterrefatto quando scoprì chi era l'uomo che spuntava dalla torretta e quando seppe che Rommel era andato in prima linea a combattere il nemico e che nel tardo pomeriggio si era diretto a ispezionare le altre zone del fronte dove gli inglesi avevano attaccato. Ecco perché dall'Inghilterra non proveniva alcun rapporto! Von Vietinghoff, ricevuti i comunicati dai portaordini provenienti dalle sedi degli altri comandi di divisione, li lesse attentamente prima di trasmetterli in Francia. Benché Rommel avesse organizzato in maniera tempestiva delle difese efficaci, von Vietinghoff fu indeciso se premiarlo o punirlo per l'atteggiamento adottato in quelle situazioni. Egli ancora non conosceva a fondo il suo subalterno.

In Francia, Busch rimase soddisfatto per i risultati conseguiti quel giorno, ricevette le congratulazioni da Kesselring che esaminò i rapporti della Luftwaffe e fra le cui mani capitarono anche le relazioni dell'Heer, grato di aver mandato un uomo della tempra di Rommel a difendere il terreno conquistato. Il comandante della *Luftflotte* 2 offrì le sue sentite scuse per il mancato appoggio aereo e gli spiegò che i suoi equipaggi si erano guadagnati un giorno di riposo, approfittando del fatto che la maggior parte degli apparecchi dovette essere sottoposta a controlli di routine. Va ricordato che tutti gli aerei delle due *Luftflotten* schierate nella Francia settentrionale avevano intrapreso una missione ciascuno il giorno antecedente l'invasione e le squadre di manutenzione, di recente trasferite dalla Germania, non avevano avuto il tempo di effettuare i lavori di revisione su tutti gli apparecchi. Gli garantì, però, che la sezione trasporti della Luftwaffe, tra l'altro sotto il suo comando, avrebbe fatto tutti gli sforzi per assicurare un minimo quantitativo di rifornimenti ogni giorno e che quando egli avesse voluto riprendere l'offensiva avrebbe avuto tutto l'appoggio aereo disponibile.

Nella sede del suo quartier generale a Bruxelles, i rapporti provenienti dall'Inghilterra scatenarono una serie di discussioni, tipiche di chi era ancora lontano dalla linea del fronte e di chi pendeva dalle labbra dei servizi segreti. Nonostante le cifre parlassero chiaro, né von Brauchitsch né Halder poterono trarne delle ottimistiche conclusioni. Il primo, più pessimista, ritenne che gli inglesi entro un paio di giorni avrebbero sicuramente lanciato una nuova e definitiva offensiva contro la testa di ponte, magari anche con l'appoggio dell'aviazione. Né la Luftwaffe né la Kriegsmarine sarebbero riuscite in tempo a rifornire di munizioni e quant'altro le truppe sbarcate, cosicché il loro destino sarebbe stato tutt'altro che roseo. Il secondo, invece, sospettò che i britannici si sarebbero trincerati attorno al nuovo confine e avrebbero impedito qualsiasi tentativo di espansione tedesca nell'entro-

terra. Per conquistare Londra, suggerì addirittura di tentare un secondo sbarco più a nord, nell'estuario del Tamigi, per prendere alle spalle gli inglesi nel Kent. Keitel, come al solito, si atteggiò come fosse l'ombra di Hitler e Jodl preferì astenersi dal dire la sua. La prima ipotesi scatenò le ire di Göring, il quale sostenne che la Royal Air Force non costituiva più una minaccia per le truppe sbarcate visto che era stata completamente spazzata via dai cieli. La sua affermazione, però, non conteneva tutta la verità. Raeder, invece, criticò l'idea di Halder, ritenendola inattuabile poiché in quel caso la Kriegsmarine avrebbe dovuto ridurre il numero di natanti destinati al rifornimento del XIII corpo e ciò avrebbe significato mantenere aperte due linee di rifornimento, cosa che sarebbe stata tremendamente rischiosa. Perciò si sarebbe andati avanti così, ripetendo su larga scala ciò che era avvenuto con Guderian a Sedan: il XIII corpo avrebbe ricevuto rinforzi e tutto ciò che a von Vietinghoff sarebbe servito per sfondare.

Per evitare che gli inglesi si fortificassero eccessivamente, la Luftwaffe avrebbe lanciato continui raid contro le infrastrutture e le possibili zone difensive avversarie mentre la Kriegsmarine si sarebbe impegnata per tenere distante la Royal Navy dallo Stretto.

Queste furono le disposizioni per la Wehrmacht, coniate dall'errata convinzione che gli inglesi possedessero più divisioni del previsto. Nessuno riconobbe che quel giorno i soldati del XIII corpo avevano ottenuto un’importante vittoria strategica. Sarebbero bastati qualche giorno di attività e qualche comunicazione della Royal Navy intercettata e decifrata affinché gli ordini mutassero radicalmente.

XV – LA ROYAL NAVY IN ALTO MARE

Tempi di cambiamento

A Londra, i catastrofici rapporti arrivarono molto prima rispetto a quelli tedeschi in Francia ma forse sarebbe stato meglio se non fossero arrivati.

Erano da poco passate le ore 18.00 e Churchill aveva appena varcato la soglia del 10 di Downing Street quando sopraggiunse il rapporto redatto e firmato dal generale Thorne. Prima di leggerlo si chiuse nel suo ufficio e non permise a nessun altro dei presenti di entrare. Oltre ai capi di stato maggiore, vi erano anche Duff Cooper, Anthony Eden, Lord Beaverbrook, Ernest Bevin, Ministro del Lavoro e Ironside, diventato comandante in capo della *Home Guard*. Aspettarono una ventina di minuti prima che il Premier Churchill riapparisse sull'uscio della porta. Per un momento sembrò che la sua tempra inflessibile fosse improvvisamente diventata malleabile. Fissò per qualche secondo i presenti e poi, con tono calmo, li fece accomodare nel suo ufficio. Consegnò con la mano tremante il rapporto a Ironside e gli chiese il favore di leggerlo ad alta voce. Man mano che il generale leggeva, i volti dei presenti si irrigidivano sempre di più temendo che Churchill scoppiasse da un momento all'altro. Invece, sempre con tono calmo, il Primo Ministro chiese a Newall: «Ci sono delle valide ragioni alla base del non intervento della Royal Air Force quest'oggi? Non possiamo permettere al nemico di far scorrazzare i suoi aerei dove vuole. È inaudito!»

Newall rispose dicendo che l'aviazione aveva subìto uno smacco terribile nei giorni precedenti e che era in fase di riorganizzazione. Durante le ore diurne mandare i bombardieri all'attacco sarebbe stato un suicidio mentre i caccia, da soli, poco avrebbero potuto contro le colonne corazzate tedesche. Per di più, la pressione tedesca sulla Cornovaglia aveva superato la soglia della sopportazione e lui era stato costretto a ordinare l'evacuazione degli aerodromi di quella contea, riposizionando gli squadroni del 10º gruppo nel Galles e nell'Inghilterra centrale. Di fatto non vi era più un solo aereo britannico a sud della linea che seguiva il corso del Tamigi, escluse le basi aeree di Gravesend, Biggin Hill, Kenley e Croydon. Ma non tutte le speranze erano perdute: questo riposizionamento di forze, unito al totale impiego delle riserve e all'utilizzo di grandi formazioni di caccia, avrebbe potuto favorire la RAF nella difesa di Londra e degli aeroporti circondanti la capitale.

A rinvigorire questa tesi intervenne Lord Beaverbrook confermando che la produzione aeronautica si stava riprendendo poiché il nemico aveva quasi ridotto del tutto le incursioni notturne sugli stabilimenti e che il numero di aerei fabbricati/riparati era in continuo aumento.

Newall concluse affermando che anche il problema dei piloti era stato risolto, dal momento che nella base aerea di Tern Hill, del 12º gruppo, gli aviatori stranieri avevano iniziato un rudimentale corso di addestramento per imparare a manovrare i caccia. Egli stimò che, entro tre giorni, la RAF avrebbe potuto mettere in campo una forza equivalente a 350 apparecchi da caccia e 200 bombardieri.

La medesima domanda venne posta al comandante in capo della *Home Fleet*: egli rispose che la Royal Navy aveva tentato già la notte stessa del 19 di effettuare una piccola sortita contro i mercantili tedeschi ma si era tramutata in un fallimento giacché quella notte nessuna imbarcazione nemica aveva attraversato lo Stretto. Nonostante ciò, la Royal Navy avrebbe dimostrato di che tempra fossero i marinai inglesi e, se necessario, avrebbe affrontato e affondato le navi della Kriegsmarine una dopo l'altra.

Di fronte a quel dilagante ottimismo, Churchill dettò le direttive che le forze armate e non di stanza in Inghilterra avrebbero seguìto:

1) I resti delle divisioni dell'Esercito nel Kent e nel Sussex si sarebbero spostati operando una ritirata strategica dietro alla linea GHQ; quelle di stanza nell'Oxfordshire, nel Buckinghamshire e nel West Sussex sarebbero state, invece, riposizionate nell'Hampshire a protezione dei porti di Portsmouth e Southampton nonché delle importanti fabbriche aeronautiche; la 43ª divisione di fanteria, l'unica che possedeva un equipaggiamento al completo, avrebbe rafforzato le difese sud-orientali della linea GHQ; almeno altre tre divisioni di fanteria avrebbero preso posto lungo il Tamigi per formare una linea difensiva d'emergenza.

2) La RAF avrebbe dovuto accumulare tutte le risorse necessarie per intraprendere un'offensiva notturna contro i porti occupati dal nemico e quelli della Francia settentrionale, abbandonando bersagli troppo rischiosi come la Ruhr; per continuare a far sentire agli italiani che l'Inghilterra era tutt'altro che pronta alla resa, i bombardamenti sui porti di Napoli, Palermo, Taranto, Bari e Genova sarebbero stati effettuati dai bombardieri di stanza in Egitto; per colpire il cuore della produzione bellica fascista, ovvero Torino e Milano, sarebbero decollati gli aerei di base a Malta.

3) La Royal Navy, ora che il nemico aveva lanciato l'invasione, non avrebbe dovuto badare a spese per quanto concerneva la chiusura totale dello Stretto di Dover.

4) Gli enti locali avrebbero fatto tutto il possibile per preparare scorte di cibo e di acqua in tutta la nazione, dal momento che lo Stretto di Dover era bloccato dal nemico.

5) I servizi civili e le forze di polizia avrebbero garantito l'evacuazione del maggior numero di persone dalle zone minacciate e si sarebbero ritirati anch'essi prima dell'arrivo del nemico. Coloro che, invece, decidevano di arrendersi o sottomettersi all'invasore avrebbero dovuto ribellarsi in tutti i modi ed evitare che il nemico si organizzasse.

6) Egli stesso avrebbe messo sotto pressione Roosevelt tramite il suo ambasciatore negli Stati Uniti affinché i paladini della democrazia non fossero rimasti lì, fermi a guardare, e decise che avrebbe cercato di convincerli a fornire qualsiasi tipo di aiuto militare, se non addirittura a scendere in guerra contro la Germania nazista.

Le nuove direttive di Churchill avrebbero significato per l'intera nazione un cambio radicale, quello che aveva preannunciato nel mese di maggio: sangue, sudore e lacrime.

Ci fu, però, anche un altro mutamento che riguardava le sfere del comando: quando Churchill congedò i presenti, non tutti se ne andarono. Il generale Ironside attese che la porta si chiudesse prima di chiedere al Primo Ministro un po' del suo tempo. Gli bastarono esattamente due minuti per fargli capire quali fossero le sue future intenzioni.

«Mi permetto di dirle – commentò Ironside – che, sulla base del rapporto compilato da uno dei migliori ufficiali del Corpo di Spedizione Britannico, lo stratagemma da me escogitato per arrestare il nemico sulla spiaggia è fallito, così come è fallito il valoroso tentativo da parte dei nostri uomini di ricacciare l'invasore. Oramai io appartengo ai generali della vecchia classe, non ho avuto il tempo di modernizzarmi per una guerra meccanizzata né le nostre truppe hanno avuto il tempo necessario per addestrarsi a tale strategia bellica. Il nemico che ci è davanti non è più quello del 1914. È un nemico rivoluzionario, che ci è superiore in termini di tattiche, quantità e qualità dei mezzi. Io avevo fiducia, ero convinto fino in fondo che il mio piano per la difesa della patria avrebbe funzionato. Invece, gli eventi hanno dimostrato tutto il contrario. Perciò io ritengo che debba essere qualcun altro a occupare il mio posto, qualcuno che abbia potuto affrontare questo nemico in terra straniera, qualcuno che sappia come gestire questa situazione.» Detto questo, presentò le sue dimissioni. Churchill le accettò senza commentare. Egli, infatti, non aveva un'opinione positiva del generale Ironside come comandante della Home Guard e delle Home Forces e trovò immediatamente l'uomo che avrebbe potuto sostituirlo: Lord Gort, l'eroe di Dunkerque. Era sicuro che, facendo apparire il suo nome nelle prime pagine dei quotidiani, avrebbe risollevato il morale della popolazione, dopo averla informata che il contrattacco pianificato da Thorne non era andato come molti avevano sperato.

Problematiche e risoluzioni della logistica tedesca

Benché rassicurato da Kesselring e nonostante avesse ricevuto una buona notizia, nella lussuosa residenza adibita a quartier generale Busch era tormentato da ciò che le navi inglesi avevano tentato di fare nella notte tra il 19 e il 20 luglio. La Wehrmacht avrebbe anche potuto essere il più forte, il meglio equipaggiato, il meglio addestrato e il più numeroso esercito d'Europa, avrebbe potuto conquistare terre dall'Artico alla foresta equatoriale ma, senza rifornimenti, i suoi soldati non sarebbero durati per molto tempo. Era vero che nella zona costiera compresa tra il Passo di Calais e l'Olanda occupata erano state accumulate tonnellate e tonnellate di risorse indispensabili per le truppe in Inghilterra in numerosi depositi ed era altrettanto vero che le difese di tali depositi potevano definirsi

superbe; non si può negare che nella madrepatria non ci fossero le materie prime così come era confermato che ogni giorno almeno cinque treni merci si dirigevano verso i porti dei paesi occupati e lì scaricavano i prodotti finiti provenienti direttamente dalle industrie tedesche. Ciò che Raeder aveva temuto, cioè la paralisi completa dei trasporti fluviali in Germania, non accadde e questo anche grazie al fatto che tutte le imbarcazioni che non poterono più trovare ormeggio in uno dei porti tra Boulogne e Amsterdam, compreso quello di IJmuiden che era da poco entrato in funzione, erano state rimpatriate.

L'ironica frase pronunciata da von Brauchitsch, "Lo sbarco in Inghilterra sarà come attraversare un fiume" dimostrava tutta la sua ironia: un fiume lo si poteva rendere transitabile chiedendo aiuto al genio pontieri mentre sulla Manica solamente con l'immaginazione si sarebbe potuto creare un ponte di barche tra Calais e Dover. La linea logistica che la 16ª Armata avrebbe dovuto adottare, almeno secondo il suo comandante, era sicuramente quella più vulnerabile e più delicata tra tutti i settori.

Da una parte Rommel richiedeva esclusivamente carri armati, veicoli motorizzati, artiglieria, cannoni da 88 mm e soprattutto tanto carburante, dall'altra von Vietinghoff necessitava dell'invio di almeno altre due divisioni di fanteria, una motorizzata, materiali necessari alla costituzione di officine di manutenzione e riparazione per i veicoli, personale medico, strumenti sanitari e reparti e attrezzature per il genio. Per far fronte a tali richieste e accontentare le pretese provenienti da qualcuno più in alto di lui, il tenente generale Krantz dovette spremere le meningi per ottimizzare le procedure di trasporto. Inoltre, giravano voci circa il trasferimento di alcune unità della Luftwaffe, principalmente caccia e cacciabombardieri, negli aeroporti occupati e nelle piste d'emergenza. Ma c'era di più: prima di iniziare qualsiasi offensiva, von Vietinghoff voleva essere sicuro di possedere sufficienti scorte di approvvigionamenti. Per farla breve, la quantità di provviste trasportate doveva superare la quantità di provviste consumate. E non di poco!

La sezione trasporti della *Luftflotte* 2 sicuramente venne incontro a Busch grazie al fatto che tutti i suoi velivoli erano stati adagiati su aerodromi provvisori dietro la linea di costa del Passo di Calais. Di norma, ogni giorno, a partire già da quello del contrattacco inglese, almeno 200 aerei portavano a termine tre sortite volando a pieno carico. Ciò significa che quotidianamente la testa di ponte riceveva 1.092 tonnellate di rifornimenti esclusivamente per via aerea. La RAF non rappresentava più un problema di cui preoccuparsi e non sarebbero state di certo le possibili condizioni meteo avverse a impedire ai piloti di volare. La pioggia al massimo avrebbe potuto rendere difficoltosa la partenza dalle piste ma, a quella complicazione, gli equipaggi di Kesselring si erano abituati.

Il comandante della *Luftflotte* 2 adottò lo stesso sistema di rotazione già impiegato in precedenza: i circa 600 aerei presenti avrebbero ruotato con un ritmo di tre giorni mentre le squadre della manutenzione sistematicamente, per ogni aereo che rientrava, si sarebbero messe al lavoro. Chiaramente per quegli uomini non si prospettavano giorni di riposo ma, con il morale alle stelle, avrebbero fatto di tutto per massimizzare il numero di trimotori e quadrimotori disponibili per un altro volo. Tuttavia, la strategia del ponte aereo presentava due grandi limitazioni. *In primis*, la quantità di forniture che giungevano in Inghilterra erano insufficienti a coprire il fabbisogno minimo delle quattro divisioni di fanteria sbarcate. Esso ammontava a 1.200 tonnellate al giorno e comprendeva materie prime per i cuochi, biada per i cavalli, acqua e munizioni per i soldati e il carburante necessario per muovere i veicoli. Tali cifre, però, non comprendevano i materiali di ricambio per veicoli come pneumatici, olii lubrificanti, motori, cingoli, grasso e cose di questo genere. Escludendo le richieste degli 82 blindati dell'8ª divisione panzer e del reggimento Großdeutschland si capisce bene che la cifra sarebbe salita a dismisura. Del resto la Luftwaffe non aveva ancora in progetto degli aerei così imponenti da poter trasportare autocarri o carri armati quindi questi sarebbero dovuti essere trasportati via mare.

Proprio sulla Kriegsmarine ricadde, infatti, il doveroso compito di formare la spina dorsale della logistica della 16ª Armata. Sebbene molto più lente degli aerei, si può ben immaginare che le navi avessero una capienza di gran lunga superiore a quella dei 600 velivoli da trasporto messi insieme! Grazie anche a questo, i marinai avrebbero avuto il tempo per riposarsi e riprendere le forze tra una traversata e l'altra. Ma quali navi? Se la smisurata flotta anfibia si era dimostrata all'altezza di tra-

sportare le tre divisioni attraverso la Manica, non fu riconosciuta idonea per il trasporto dei rifornimenti. Sarebbe stata troppo lento abbassare le rampe e impiegare i marinai come scaricatori e si sarebbe dimostrato sconveniente caricare le casse e i fusti a bordo dei camion e imbarcare questi ultimi.

Krantz decise di usare le 184 *Prähme* a sua disposizione per il trasporto di carri armati, autocarri, cannoni e cavalli secondo una tattica non nuova: le imbarcazioni si sarebbero avvicinate il più possibile alla costa, avrebbero abbassato le rampe e il loro carico se ne sarebbe andato. Il natante vuoto avrebbe chiuso la rampa, invertito la rotta e sarebbe rientrato. Questo era stato effettuato con le stesse *Prähme* che avevano trasportato i carri armati della prima ondata e che, nel pomeriggio del 19, erano state caricate con i cavalli e l'artiglieria delle varie divisioni, con le vetture corazzate leggere, con gli autocarri per il trasporto delle munizioni leggere e con quelli più pesanti che portavano il materiale del reggimento Großdeutschland.

Le più grosse *Pionierlandungsboot 39*, invece, risultarono idonee secondo Krantz per trasportare l'equipaggiamento più pesante e più delicato: all'andata, munizioni per l'artiglieria divisionale e per la contraerea, variegate scorte per mantenere riforniti gli ospedali da campo e, un pezzo alla volta, i componenti delle compagnie officine mobili, tanto indispensabili a Rommel; al ritorno, invece, avrebbero portato i feriti. Per motivi di sicurezza, le 165 imbarcazioni di quel tipo furono provviste di un telo bianco a prua con sopra stampata un'evidente croce rossa. I tedeschi avevano già sperimentato questo metodo con alcuni aerei da ricognizione e con gli idrovolanti da salvataggio, provvisti anch'essi di una croce rossa per tenere lontani i caccia della RAF, e questo espediente si era rivelato piuttosto astuto.

Le *Seeleichter* e le *Schuten*, infine, sarebbero state adoperate per lo spostamento di uomini, armi leggere e avrebbero fornito il loro contributo per il trasporto dei carichi di rifornimenti desiderati tanto da von Vietinghoff.

Impiegare la flotta anfibia per portare i rifornimenti avrebbe avuto i suoi vantaggi e i suoi punti deboli: se, da un lato, vi erano più di 1.000 imbarcazioni adatte a soddisfare questo compito, la loro capacità di carico complessiva sarebbe stata di poco sufficiente ad appagare le richieste del XIII corpo e, per di più, navi così leggere sarebbero state sottoposte ai capricci del Canale qualora il tempo fosse peggiorato. Per superare anche l'ostacolo della natura, Krantz ricorse ad alcune navi che erano state utilizzate per l'invasione della Norvegia: i mercantili *Potsdam*, *Ruhr*, *Goethe*, *Atlantik*, *Kramer*, *Danzig* e *Gneisenau*. Suddette navi, messe insieme, avrebbero avuto una capacità di 94.372 tonnellate lorde, il che si traduceva con rifornimenti in quantità per il XIII corpo e, in seguito, per la 16ª Armata. Qualora i tedeschi avessero conquistato altre zone portuali, Krantz avrebbe tirato in ballo anche 11 mercantili della ex-Marina Norvegese conquistati proprio grazie all'effetto sorpresa dell'invasione, per un totale di 97.670 tonnellate lorde. Dunque, anche i mezzi per trasportare i rifornimenti non mancavano alla Kriegsmarine.

Quello dei porti fu l'ultimo dei problemi, ma non per questo il meno importante! Per scaricare le merci, le *Prähme* avrebbero utilizzato comodamente la spiaggia tra Hythe e Folkestone; le *Pionierlandungsboot 39* avrebbero potuto impiegare il porticciolo della seconda città citata o, in alternativa, i due pontili artificiali che nella giornata del 21 erano stati rimorchiati: quello edificato dalla Krupp fino a Hythe e quello dell'Heer a Dymchurch. Ma le navi più grosse avrebbero necessitato di una struttura più accogliente e il porto di Dover sarebbe stato l'unico ideale per accogliere così tante navi in una sola giornata. E per schivare spiacevoli incidenti, le navi avrebbero seguito una rotta che avrebbe evitato le secche di Varne e Ridge.

La questione di come far scaricare il contenuto delle *Seeleichter* e delle *Schuten* e, soprattutto, di come affrontare le maree fu risolta grazie al *Landebrücke 674*, un ponte mobile da sbarco sostenente un peso massimo di 16 tonnellate e facilmente rimorchiabile tramite dei pontoni, progettato e realizzato nell'inverno 1939/40 in vista dell'invasione della Norvegia. Le procedure di montaggio erano relativamente semplici e avrebbero richiesto appena quattro ore: una rotaia installata sulla spiaggia, approfittando della bassa marea, permetteva al ponte di scorrerci sopra, consentendo alle chiatte di avvicinarsi il più possibile alla rampa che, a sua volta, sarebbe potuta essere regolata a seconda della variazione del livello dell'acqua con le maree. Le chiatte sarebbero state incanalate in un im-

buto di pali sporgenti, avrebbero gettato l'ancora vicino al ponte e avrebbero scaricato il loro carico tramite una passerella di collegamento. Quattro di essi furono costruiti per essere impiegati dal XIII corpo.[1]

Krantz, a differenza di Busch, non aveva timore dell'intervento della Royal Navy. Questo perché nelle ore diurne del 21, approfittando del fatto che non erano state segnalate alcune navi da guerra nemiche, fu condotta la più grande operazione di minamento mai avvenuta durante il corso della guerra, portata avanti da posamine e idrovolanti He-59: oltre 60.000 mine convenzionali assieme a circa 8.000 mine della marea furono depositate tra Ramsgate e il Banco Fairy per creare una cintura impenetrabile e, al contempo, proteggere i mercantili che si fossero avventurati in quel fondale colmo di secche; altri ordigni furono posti tra la costa orientale della Penisola del Contentin fino alla Baia di Bracklesham per impedire alle navi ancorate a Portsmouth e Southampton di intervenire attraverso il Canale. I depositi di mine navali erano stati svuotati nell'arco della giornata. Nel caso in cui una qualsiasi nave fosse riuscita a superare quella barriera, da nord-est sarebbero intervenute le batterie costiere mentre da ovest la flottiglia al comando di Lütjens avrebbe conciato gli intrusi per le feste. Perciò, quali sarebbero state le difficoltà per alimentare il XIII corpo e difenderne le principali arterie?

Busch rivelò che, fino a quando la Royal Navy fosse stata nei paraggi, non si sarebbe sentito al sicuro.

Qualcuno, però, al di sopra di lui, sollevò una questione dimenticata da tutti. Lo scrupoloso Raeder fece notare che anche i natanti che trasportavano i rifornimenti avrebbero necessitato di manutenzione.[2] Ma come eseguirla, dal momento che non vi era sufficiente personale per adempiere al controllo di tutte quelle imbarcazioni? Le proposte del grandammiraglio non furono accolte ed egli si vide costretto a usare i prigionieri di guerra alleati che si erano dimostrati validi braccianti per la rimessa in sesto dei porti sulla Manica e per tamponare le falle umane nelle fila degli operai. Tuttavia, quella si dimostrò una situazione incontrollabile e dovette attuare un taglio che avrebbe gravato sulla logistica della 16ª Armata: ridurre il numero di navi destinate al trasporto dei materiali in maniera da effettuare una sorta di rotazione. Un giorno avrebbero operato un certo quantitativo di navi mentre il giorno seguente altre avrebbero dato il cambio alle precedenti che sarebbero finite nei cantieri per le revisioni. Per ottimizzare il servizio, tutti i marinai in servizio su quelle imbarcazioni avrebbero dovuto immediatamente riferire al personale dei vari porti la presenza di anomalie, di danneggiamenti o di semplici scalfitture su qualsiasi parte della nave, così che quel bastimento avrebbe avuto la priorità nelle riparazioni.

Le ultime parole famose: "La chiave del successo? È lo Stretto di Dover."

Considerazioni simili erano state fatte tra il Primo Ministro e l'Ammiragliato in un colloquio privato tenuto dopo la rassegna delle dimissioni di Ironside. Churchill aveva intuito da tempo che, se i tedeschi non fossero stati fermati con l'Esercito, avrebbero potuto essere sconfitti tagliando loro le vie dei rifornimenti.

Pound sembrò avere in testa l'idea giusta: egli avrebbe commissionato quante più navi possibili per portare a termine un duplice compito. Da una parte pensò di riconquistare la supremazia nello Stretto di Dover e dall'altra ritenne necessario spedire sul fondale il maggior numero di navi da guerra della Kriegsmarine, in una specie di seconda battaglia dello Jutland. Il suo piano fu sviluppato rapidamente e non sembrava così complicato da attuare: la *Home Fleet* al comando di Forbes avrebbe schierato il 2º squadrone da battaglia (comprendente le corazzate *Barham*, *Nelson*, *Rodney* e *Re Giorgio V*), la portaerei *Furious*, lo squadrone degli incrociatori da battaglia (con le navi *Renown* e *Repulse*), il 1º, il 2º e il 18º squadrone di incrociatori (del quale facevano parte gli incrociatori pesanti *Berwick*, *Devonshire*, *Norfolk*, *Suffolk*, *Sussex* e *York* e quelli leggeri *Aurora*, *Penelope*, *Cardiff*, *Galatea*, *Edinburgh*, *Glasgow* e *Southampton*), quattro flottiglie di cacciatorpediniere (la 3ª, la 4ª, la 6ª e l'8ª per un totale di 34 unità) e quattro flottiglie di sommergibili (la 2ª, la 3ª, la 6ª e la 9ª la cui potenza era pari a 29 sottomarini). Un tale assembramento di navi avrebbe attirato il grosso della Kriegsmarine nel Mare del Nord e lo avrebbe distrutto in una gigantesca battaglia di annientamento, molto probabilmente, secondo Pound, come era avvenuto nello Jutland.

Per riprendere il controllo dello Stretto, invece, la flotta al comando dell'ammiraglio Plunkett sarebbe stata ingigantita con l'arrivo dell'incrociatore leggero *Belfast*, dal cacciatorpediniere *Duncan* e dall'8ª e dall'11ª flottiglia di spazzamine (12 navi) dal Rosyth Command. Assieme all'incrociatore pesante *London*, a quelli leggeri *Ajax*, *Birmingham*, *Manchester* e *Sheffield* e al cacciatorpediniere francese *Verdun*, la flotta del Nore Command avrebbe messo in scena altre 4 flottiglie di cacciatorpediniere (la 5ª, la 16ª, la 18ª e la 21ª) per portare a 31 il numero di tali imbarcazioni e a 28 quello dei dragamine. Plunkett, come era già accaduto, avrebbe formato il braccio destro di una gigantesca manovra a tenaglia navale. Il braccio sinistro sarebbe stato costituito dalla flotta dell'ammiraglio James con gli incrociatori leggeri olandesi *Jacob van Heemskerck* e *Heemskerkh*, quello leggero *Aurora*, 2 flottiglie di cacciatorpediniere (la 20ª e la 22ª) con 23 navi da guerra, l'incrociatore antiaereo *Calcutta* e 7 rimorchiatori dragamine. Ma Pound, conscio del fatto che i tedeschi avevano trasferito alcune navi nei porti occidentali della Francia occupata, pensò anche a come evitare che questi intercettassero la variegata flotta di James.

Al comando dell'ammiraglio Sir Martin Dunbar-Nasmith, comandante in capo del Western Approaches Command, sarebbero intervenute da nord la portaerei *Illustrious*, gli incrociatori pesanti *Exeter* e *Frobisher*, quello leggero *Bonaventure*, 7 corvette, 3 flottiglie di cacciatorpediniere (la 9ª, l'11ª e la 17ª che insieme misero su un totale di sole 14 navi, siccome le altre erano sparse nei porti della costa nord-occidentale) e i cacciatorpediniere canadesi *Fraser*, *Restigouche*, *St. Laurent* e *Skeena* mentre, se la situazione lo avesse richiesto, dalla Forza H avrebbe fatto il suo arrivo l'incrociatore pesante *Hood*, l'orgoglio della Marina britannica, accompagnato dall'incrociatore leggero *Enterprise*.

Con un tale dispiegamento di forze, Pound fu più che sicuro che la vittoria sarebbe stata degli inglesi.

Fortunatamente, dopo il fallimento dell'impresa notturna, Forbes aveva diramato l'ordine affinché le principali navi della *Home Fleet* fossero pronte a salpare entro ventiquattr'ore e lo stesso aveva fatto Plunkett per tutte le navi ancorate lungo la costa orientale, cosicché per l'ora prevista della partenza le navi e i rispettivi equipaggi erano pronti a salpare.

Preparare, invece, le flotte degli ammiragli James e Nasmith avrebbe richiesto un po' più di tempo ma Pound aveva calcolato tutto in anticipo: mentre le navi da guerra del Portsmouth e del Western Approaches Command si sarebbero messe in sesto, quelle sotto il comando di Forbes si sarebbero portate nel Mare del Nord; quelle di Plunkett sarebbero salpate e si sarebbero dirette nel bacino d'acqua compreso tra Clacton-on-Sea e Margate, prima di dirigersi tutte insieme contro i porti dai quali i tedeschi facevano partire i convogli per i rifornimenti e verso lo Stretto. Ben sapendo che con il passar del tempo il nemico sarebbe diventato sempre più forte sulla terraferma, Pound stabilì che le navi della *Home Fleet* lasciassero i porti alle 06.00 del 24 luglio assieme a quelle dell'ammiraglio Plunkett e ordinò che entrambe entrassero in contatto con la flotta ostile all'alba del 25.

La chiave della vittoria finale contro il nazismo si sarebbe giocata nello Stretto di Dover.

Ancora una volta, gli operatori del B-Dienst si dimostrarono efficaci come i crittoanalisti di Bletchley Park. Nell'arco di trentasei ore, le stazioni di monitoraggio tedesche piazzate lungo la costa settentrionale franco-olandese registrarono il più intenso flusso di onde radio della Royal Navy mai intercettato prima d'allora. Di fatto, benché la quantità di messaggi captati fosse così grande che appena un loro quinto riuscì a essere decifrato, e anche con qualche incomprensione, il grandammiraglio Raeder comprese benissimo il significato di quella caterva infinita di comunicazioni e di quel pugno di messaggi decodificati: gli inglesi stavano mobilitando l'intera Royal Navy per assestare il colpo decisivo ai convogli di rifornimenti e per chiudere il Mare del Nord, tagliando gli approvvigionamenti di ferro svedesi in arrivo dalla Norvegia e impedendo alle navi neutrali di giungere nei porti tedeschi.

Il tono allarmante con il quale l'OKM presentò a Bruxelles i pericoli che sarebbero presto arrivati con conseguenze inimmaginabili per il futuro della Germania venne subito stroncato dalle parole, assai inaspettate, di Göring: "Dati gli sforzi compiuti per il raggiungimento di quest'operazione e

data l'importanza della fine della guerra con l'Inghilterra, ritengo più che necessario un intervento della Luftwaffe a fianco della Kriegsmarine."

Finalmente anche il comandante in capo dell'aviazione tedesca aveva aperto gli occhi e (forse!) aveva capito che la possibile collaborazione tra le due armi avrebbe portato buoni frutti.

Il colpo di mano dei Brandeburghesi

Già da due giorni gli uomini del battaglione d'addestramento della Guardia Irlandese assieme ai loro commilitoni del presidio di Dover si erano trincerati nella città omonima mentre un plotone armato di fucili e mitragliatrici Vickers si era barricato nel Castello per tener compagnia all'ammiraglio Ramsay. La città era stata risparmiata dal fuoco dell'artiglieria poiché sia Rommel sia von Vietinghoff volevano conquistarla esclusivamente con la fanteria per evitare di danneggiare o distruggere parte della zona portuale. Bisognava anche fare in fretta poiché le grosse navi mercantili non avrebbero potuto aspettare che i difensori si fossero arresi per inedia. Il Cesare del XX secolo avrebbe dovuto trovare un modo non troppo dispendioso per conquistare quella località strategica. Mentre imperversavano i combattimenti lungo la linea del fronte, lo stesso giorno i battaglioni del 99º reggimento e il I/100º avevano tentato un assalto contro la città strenuamente difesa. Lo scontro era stato inconcludente, non vi erano stati né vincitori né vinti. Le truppe da montagna del 100º erano riusciti a conquistare la stazione ferroviaria mentre quelli del 99º avevano effettuato parecchi sfondamenti tra gli edifici di Buckland ma niente di più. La tenacia con cui i difensori si erano battuti fece capire a Kübler che non sarebbe stato tutto semplice come sembrava. Von Vietinghoff, però, non si arrese facilmente e chiese aiuto al comandante della 7ª divisione panzer: che cosa avrebbe fatto lui al suo posto? Semplice: se il nemico resisteva sul fronte, egli lo avrebbe attaccato alle spalle. E la presenza dei Brandeburghesi sul suolo britannico si dimostrò più che utile.

Quella sera tardi, quando ormai il sole era tramontato e il cielo all'orizzonte si dipingeva dei tipici colori vespertini, tre *Pionierlandungsboot 39* lasciarono il porticciolo di Folkestone. A bordo non vi erano feriti ma la 1ª, la 2ª e la 3ª compagnia del battaglione al comando di von Hippel. Vista la loro bravura nell'aver messo fuori uso gli ostacoli sul tragitto della 35ª divisione di fanteria, von Vietinghoff decise di impiegarle per effettuare un colpo di mano al porto di Dover.

Quando ormai era notte fonda, le imbarcazioni procedettero silenziosamente lungo la costa e si avvicinarono al loro obiettivo. Ad un certo punto le tenebre furono squarciate da alcuni razzi illuminanti bianchi e la quiete fu spazzata via dalle scariche delle mitragliatrici e dalle fucilerie. Il I battaglione del Großdeutschland, assieme al II e al III del 100º reggimento, passò all'attacco della città e iniziò a impegnare i difensori. Nel frattempo, i mortai da 80 mm iniziarono a rigurgitare bombe contro il castello. In mezzo a quel trambusto, i Brandeburghesi scesero dalle barche e si dispersero a raggiera: la 1ª compagnia andò a occupare la parte occidentale del porto, la 3ª si diresse contro quella orientale e la 2ª portò scompiglio tra i difensori, confondendosi tra loro, parlando la loro lingua e cercando di farne fuori quanti più possibile all'arma bianca. I commandos diretti al porto silenziarono le guardie sui moli, rovistarono dappertutto alla ricerca delle temute cariche di esplosivo e, dove non fu possibile rimuoverle, recisero i cavi che le collegavano al detonatore. Portato a termine il loro compito, restarono lì a difesa delle strutture portuali e aspettarono l'arrivo di qualche connazionale.

All'alba del 22 luglio, il castello venne espugnato dagli uomini del Großdeutschland e tutti i suoi presidianti furono fatti prigionieri. L'ammiraglio Ramsay ordinò allora ai difensori superstiti di cessare il fuoco e gettare le armi. Finalmente i tedeschi poterono marciare tranquillamente per le vie della città ma quando raggiunsero i moli rimasero stupefatti nel trovarsi davanti le gru e i pontoni ancora intatti. Perché?

Fu lo stesso Ramsay a spiegarne il motivo: egli aveva ricevuto l'ordine dall'Ammiragliato di rendere il porto inservibile agli invasori quando questi avessero tentato di occuparlo. In precedenza erano già state fatte affondare nelle sue acque la nave cargo *Sandhurst* assieme a yacht e rimorchiatori, ma l'assalto notturno, che poi si scoprì essere solamente un diversivo, colse completamente alla sprovvista lui e gli uomini rimasti. Usando la linea telefonica, trasmise l'ordine di far brillare le ca-

riche sistemate con cura sotto i pontoni, nei magazzini e attorno alle gru. Qualcosa andò storto e non ci fu nessuna detonazione. Quel 'qualcosa che non andò' erano proprio i Brandeburghesi.

Sebbene le carcasse delle navi autoaffondate dai marinai sarebbero dovute essere rimorchiate al largo in tempi brevi, la situazione generale fu considerata più che positiva: i tedeschi trovarono nella città e nei magazzini parecchie scorte di cibo, veicoli che sarebbero dovuti essere manomessi ma che, invece, funzionavano alla perfezione e, soprattutto, scovarono più di 270.000 litri di benzina: avevano trovato le basi per estendere la linea logistica quando fosse iniziata l'avanzata.[3]

La battaglia del Mare del Nord

Il colpo di mano messo a punto dai brandeburghesi passò, però, in secondo piano sia a Calais sia a Bruxelles. Gli occhi dell'Alto Comando della Wehrmacht erano infatti puntati sul Mare del Nord, sullo Stretto di Dover e nel tratto di Manica tra la Bretagna e la Cornovaglia dove, in quel giorno e in quelli seguenti, si decisero le sorti della supremazia navale.

Per verificare che non si trattasse di una manovra diversiva atta a trascinare per niente le navi da guerra tedesche nel Mare del Nord, alle ore 05.00 del 24 luglio un ricognitore ad alta quota appartenente al gruppo del colonnello Rowhel, un Blohm & Voss BV 142, decollò dalla base aerea di Aalborg, in Danimarca e dopo circa due ore di volo fu sopra le Isole Orcadi. Tuttavia la presenza di nubi che si allargavano in tutte le direzioni impedì agli operatori delle apparecchiature fotografiche di raccogliere informazioni. Il pilota scelse allora di compiere una serie di acrobatiche ellissi per scendere di quota ma anche quando si portò attorno ai 4.500 metri, un'altezza più che accettabile per immortalare dei bersagli voluminosi e lenti come le navi, un fitto strato di nebbia stazionante nella baia non permise di fotografare alcunché. Gli spostamenti della *Home Fleet* procedettero inosservati. Così inosservati che un secondo ricognitore, che raggiunse Scapa Flow quando mancavano pochi minuti alle 10.00, non solo non trovò più la nebbia ma nemmeno le navi da guerra britanniche! Infatti, a quell'ora, le navi al comando dell'ammiraglio Forbes stavano solcando le fredde acque del Mare del Nord appena a una sessantina di chilometri ad est di Scapa Flow, sotto un rigidissimo silenzio radio.

A complicare le cose per i tedeschi fu la presenza, per tutta la mattinata, di fitti banchi di nebbia nel Mare del Nord che limitavano seriamente la visibilità. Infatti, altri quattro ricognitori fatti decollare da Aalborg ritornarono senza informazioni. Sembrava quasi che Madre Natura avesse disposto uno strato di foschia sulla rotta della *Home Fleet* per proteggerla dagli occhi alati della Luftwaffe. Non che gli inglesi gradissero pienamente la presenza della caligine che costringeva le navi a viaggiare attorno ai 23 nodi invece dei 29 previsti ma, perlomeno, si sentirono al sicuro in mezzo a quella muraglia formata da miliardi di goccioline di acqua sospese nell'aria.

Il primo contatto visivo tra le due flotte avvenne alle 12.48 quando l'*U-99*, appostato da tre giorni al largo del fiordo di Boknafjord, tra Stavanger e Haugesund, avvistò dal periscopio tre cacciatorpediniere britannici che navigavano in conserva verso sud, a 12 chilometri ad ovest della posizione del sommergibile. Il comandante di vascello Otto Kretschmer, meglio conosciuto con il soprannome de 'il silenzioso Otto', si incuriosì. Fece portare il sommergibile a una distanza di sicurezza e iniziò a pedinare le navi britanniche, ben consapevole del rischio che stava correndo. Non passarono dieci minuti che il silenzioso Otto si accorse di cosa stava accadendo quando avvistò la coda della grande formazione navale britannica: contò una corazzata, quattro incrociatori, una portaerei e parecchi cacciatorpediniere. Non perse un secondo di tempo e lanciò l'allarme a tutti gli altri sottomarini che pattugliavano tra Bergen e la disabitata Isola di Fair. Altri 9 U-boot che avevano ricevuto il segnale raggiunsero a tutta velocità quello di Kretschmer costeggiando la Norvegia e, secondo il consiglio dell'avvistatore, seguirono la coda della formazione britannica con uno stacco di una decina di chilometri per poter reagire in fretta all'arrivo di qualche cacciatorpediniere.

I lupi avevano trovato il gregge di pecore ma ancora non attaccavano: avrebbero agito solamente se i cacciatori fossero riusciti a eliminare i pastori. Per il momento si limitarono a seguire gli spostamenti della *Home Fleet*, comunicando posizione, rotta, numero di navi (quelle che naturalmente riuscirono a contare) e velocità approssimata del nemico alle stazioni di Stavanger ed Egersund che, prontamente, le trasmisero alle altre navi della Kriegsmarine.

Nei porti sullo Stretto di Kattegat, infatti, erano state ormeggiate le navi sotto il comando del viceammiraglio Densch. Quelle si erano appena ricongiunte nello Stretto quando all'ammiraglia della Flotta del Baltico, la corazzata *Hindenburg*, arrivarono i messaggi cifrati dalla Norvegia. Densch si limitò a ritrasmettere il medesimo comunicato allo squadrone del contrammiraglio Böhm e non si lanciò all'attacco. Con le navi avvolte nel manto di una densa foschia, egli volle giocare l'asso nella manica, ovvero l'effetto sorpresa.

Densch ipotizzò che nessuno avrebbe mai sospettato che lì, in quelle acque, stessero stazionando due potenti corazzate come la *Tirpitz* e la *Hindenburg*. E, dando un'occhiata agli schedari dei servizi segreti britannici circa gli spostamenti delle unità navali della Kriegsmarine, si scopre che l'ipotesi del viceammiraglio Densch era azzeccata: l'intelligence inglese riteneva, infatti, erroneamente che la Flotta del Baltico si trovasse ancora a compiere delle esercitazioni nell'omonimo Mare mentre, in realtà, era pronta a balzare sulle navi britanniche qualora fosse sopraggiunta l'occasione propizia.

Anche le unità dello squadrone sotto il comando del contrammiraglio Böhm non fecero un granché nel pomeriggio del 24 luglio in quanto, ricevute le comunicazioni direttamente dalla *Hindenburg*, il comandante fece muovere le navi da guerra verso nord, dalla Baia di Helgoland dove erano schierate fino all'insenatura danese tra le città di List e Blavand, lasciando uno schermo di cacciatorpediniere e S-boot a protezione delle portaerei e degli incrociatori da battaglia. Così come Densch, anche Böhm preferì atteggiarsi sulla difensiva.

Quelle acque navigate dalle navi della Kriegsmarine, infatti, erano ricche di storia, di una triste storia. Erano le stesse acque che nel 1916 avevano visto contrapporsi la flotta di superficie della Marina Imperiale e la Royal Navy in quella che divenne nota come la battaglia dello Jutland, uno scontro che si concluse senza vincitori né vinti: gli inglesi avevano perduto più del doppio delle navi tedesche mentre questi non erano riusciti a rompere il blocco navale. Ci sarebbe stata una seconda Jutland o le cose sarebbero andate diversamente?

Nel 1940 sia la Kriegsmarine che la Royal Navy possedevano unità all'avanguardia come la portaerei o tecnologie moderne come il radar, entrambi strumenti che avrebbero sicuramente segnato un punto di svolta nel modo di combattere i duelli per mare. Ma come in ogni battaglia, sia essa aerea, terrestre o navale, la superiorità tecnologica e numerica può spesso essere aggirata da tutta una serie di fattori imprevedibili, tra i quali anche una certa quantità di fortuna.

Mentre le navi del contrammiraglio Böhm effettuavano le manovre da lui ordinate, accadde il primo scontro a fuoco tra le due forze navali. La battaglia del Mare del Nord iniziò con una nota sinistra per i tedeschi: alle ore 15.42, il cacciatorpediniere britannico *Electra*, una delle unità che fungeva da scorta alle corazzate che si trovavano in testa alla formazione, individuò un periscopio solitario non molto distante dalla sua posizione. Il comandante della nave ricorse ai segnali luminosi per comunicare con le unità vicine la nuova scoperta. Dopo essersi accertato che in quella zona non vi fossero sommergibili britannici, il cacciatorpediniere *Electra*, accompagnato da altri due simili, si lanciò alla carica contro l'ignaro U-boot. Il povero malcapitato era, infatti, l'*U-52*, uno dei tanti sommergibili che si trovava di pattuglia lungo la costa orientale britannica, che aveva captato il segnale d'allarme e che si stava dirigendo nel cuore del Mare del Nord. Per sua sfortuna, non lo raggiunse mai. I tre cacciatorpediniere britannici sopraggiunsero prima e lo affondarono con le bombe di profondità. Dopodiché, alle 16.01, abbandonarono la caccia e si unirono al resto della *Home Fleet*.

A bordo della corazzata *Re Giorgio V*, Forbes si congratulò con le unità di scorta per l'eccellente risultato ottenuto, sempre tramite segnali luminosi. A ben guardare, però, l'affondamento dell'*U-52* non fu un completo successo per i britannici: se i tre cacciatorpediniere fossero riusciti a far emergere il sottomarino, molto probabilmente sarebbero riusciti ad abbordarlo e a sequestrare la preziosa macchina Enigma e le relative chiavi usate dalla Kriegsmarine. Un'occasione d'oro sprecata.

L'affondamento dell'*U-52* fu interpretato da Forbes come una specie di avvertimento, segno che la *Home Fleet* di lì a poco si sarebbe scontrata con la flotta di superficie della Kriegsmarine. Gli inglesi avevano la superiorità numerica e delle bocche da fuoco ma non sapevano dove realmente si trovassero le navi tedesche. Forbes sospettò che la sua controparte tedesca avesse ancorato le navi

nella Baia di Helgoland ma per tramutare in certezza le sue ipotesi sarebbe stata necessaria una ricognizione. Avrebbe tanto voluto mandare i sottomarini a perlustrare quelle acque ma per due motivi scelse di far decollare 2 ricognitori Blackburn Shark del 767° Squadrone accompagnati da 4 caccia Gloster Gladiator dalla portaerei *Furious*. La prima motivazione fu dettata dall'assenza dei sottomarini britannici mentre la seconda trovava la sua ragione nel fatto che gli aerei della *Furious* avrebbero impiegato molto meno tempo rispetto a un sommergibile in immersione. Perciò i 6 biplani si lanciarono dal ponte di decollo della nave e si divisero in due triadi: una diretta verso la Baia di Jade e un'altra diretta verso la costa meridionale della Norvegia. Diventa chiaro come Forbes avesse voluto essere sicuro che il suo fianco sinistro, lo Stretto di Skagerrak, non pullulasse di brutte sorprese.

L'ordine di decollo venne impartito alla portaerei alle 15.57 ma soltanto alle ore 16.20 gli aerei poterono effettivamente alzarsi in volo. E, dopo il decollo, ci vollero altri quaranta minuti abbondanti prima che le squadriglie raggiungessero le destinazioni loro assegnate. E a quel punto il destino giocò uno dei suoi scherzi.

Gli aerei diretti verso la Baia di Jade incapparono in un ammasso di nubi attorno ai 2.000 metri di quota e i piloti ringraziarono il Creatore per quel dono inaspettato. Grazie alla copertura delle nuvole, infatti, i biplani sbucarono proprio sopra il loro obiettivo, mandando nel panico i marinai tedeschi che per primi li avevano avvistati. Il ricognitore Shark ebbe il tempo di fare due volteggi sopra le tre portaerei tedesche prima di raddrizzare l'assetto e ritornare alla portaerei. L'intervento tardivo della contraerea non servì a nulla: quando gli aerei ritornarono sulla *Furious*, Forbes venne contattato del prezioso ritrovamento e poté di conseguenza formulare la strategia: navigare a bassa velocità verso la Baia di Helgoland in maniera da entrare in contatto con il nemico all'alba del 25 luglio.

E che ne fu invece del secondo ricognitore inviato verso lo Stretto di Skagerrak? Se fosse riuscito a dirigersi sull'obiettivo, per il viceammiraglio Densch sarebbe svanito il fattore sorpresa e le conseguenze sarebbero potute essere davvero catastrofiche. Invece, il ricognitore e tutti i caccia di scorta non raggiunsero mai il loro obiettivo. Questo perché a entrare in azione e a cogliere con la guardia abbassata i britannici furono gli aerei della *Luftflotte* 5. Proprio così: il messaggio d'allarme che arrivò alle stazioni di Stavanger venne anche divulgato tra le unità aeree al comando del generale Stumpff. Egli volle approfittare dell'occasione, riscattando le perdite subìte durante la battaglia d'Inghilterra nei giorni precedenti. La *Luftflotte* 5 era stata rinforzata con circa 70 velivoli provenienti dalla Germania: caccia, ricognitori, bombardieri e anche una dozzina di siluranti He-115. Mentre i bombardieri e i siluranti erano stati preparati per una missione antinave, ai caccia arrivò l'ordine di pattugliare tutta la linea di costa, tra Kristiansund e Stavanger. Con una superiorità numerica di 9:1, i tedeschi ebbero la meglio sulla formazione aerea britannica: tra Haugesund e Skudeneshavn, un Bf-110 e due Bf-109 individuarono e abbatterono con estrema facilità i loro avversari. La posizione della Flotta del Baltico rimase così avvolta nell'oscurità.

L'abbattimento del secondo ricognitore innescò un effetto domino di nefaste conseguenze che si ripercossero sulla *Home Fleet*. L'ammiraglio Forbes attese, invano, altri trenta minuti l'arrivo degli aerei e quando capì che con molta probabilità erano stati abbattuti, decise di inviare 12 cacciatorpediniere a perlustrare lo Stretto di Skagerrak, riducendo sensibilmente la scorta alle navi più grosse, mentre il resto della flotta avrebbe continuato la sua navigazione verso la Baia di Helgoland. Una missione di toccata e fuga si tramutò, però, in un viaggio senza ritorno. I cacciatorpediniere furono dapprima vittime di un'incursione operata da 21 Ju-88 del KG 30, che affondarono 2 navi e ne danneggiarono altre 2, e in seguito furono disorientati dalle manovre delle navi da guerra tedesche: gli incrociatori leggeri *Dresden* e *Danzig* accompagnati dall'incrociatore da battaglia *Langsdorff* si portarono sul fianco settentrionale della formazione britannica mentre le restanti navi da guerra attirarono su di loro il fuoco nemico. La tattica di mandare tre navi sul 'fianco' della formazione avversaria risultò vincente: i cacciatorpediniere inglesi furono tutti affondati uno dopo l'altro, in uno scontro a fuoco che durò appena quarantun minuti.

L'intervento del KG 30 non fu però il solo: sia Forbes che Böhm avevano modificato i loro piani giungendo alla medesima conclusione. Poiché il primo era ormai a conoscenza della posizione e dell'organico della flotta dell'altro e il secondo aveva capito che la flotta avversaria non avrebbe

tardato ad arrivare, calcolarono che le ore di luce sarebbero state sufficienti per lanciare un attacco aereo per mezzo delle portaerei, per cercare di confondere il nemico e ridurne la velocità. Forbes voleva evitare a tutti i costi che i tedeschi spedissero le navi nel Mare del Nord durante la notte mentre Böhm desiderava evitare che gli inglesi avanzassero contro di lui approfittando dell'oscurità, in maniera da prenderlo alla sprovvista il giorno seguente.

Chi avrebbe avuto allora la meglio? In questo caso, il fattore numerico divenne il cardine della battaglia: il rapporto delle portaerei in campo era di 3:1 in favore dei tedeschi. Dalla *Graf Zeppelin*, dalla *Peter Strasser* e dalla C*lausewitz* furono fatti alzare in volo tutti i velivoli disponibili, dai caccia ai siluranti, e lo stesso fecero gli inglesi dalla *Furious*.

Erano le 18.00 quando l'ultimo aereo tedesco lasciò il ponte di decollo della *Peter Strasser* ed erano le 18.06 quando le due formazioni entrarono in contatto visivo, appena a 23 chilometri a nord dalla posizione delle navi tedesche. Gli snelli Bf-109 dimostrarono ancora una volta la superiorità contro gli obsoleti siluranti Fairey Swordfish. Si accese un violento duello aereo, al quale si aggiunsero ben presto i caccia di scorta decollati dalla *Furious*. Fu il primo scontro tra unità aeree decollate esclusivamente da portaerei ma, come detto in precedenza, la superiorità numerica fece da padrona in battaglia. Solo a causa della caccia tedesca, 18 siluranti Swordfish su 26 vennero perduti mentre altri 3 furono gravemente danneggiati dal fuoco della contraerea tedesca. Per contro, solamente quattro siluri centrarono i bersagli di cui solo uno risultò letale, andando a colpire lo scafo della portaerei *Clausewitz* in corrispondenza della sala macchine, disattivando due turbine e costringendo la nave a restare immobile per tre giorni. Neppure i tedeschi, però, poterono vantarsi di aver ottenuto chissà quale grande vittoria aerea: i siluri dei Fi-167 e le bombe degli Ju-87 affondarono l'incrociatore leggero *Newcastle* e una dozzina di cacciatorpediniere, perdendo 8 siluranti, 10 cacciabombardieri e 2 caccia.

Un successo eclatante fu, invece, registrato dall'incursione aerea organizzata dalla *Luftflotte* 5: 28 He-111 del KG 26 assieme a 12 He-115 del *Küstenfliegergruppe 506*, un'unità di supporto e a 19 Ju-88 del KG 30 andarono a colpire il cuore della *Home Fleet*, approfittando delle poche ore di luce rimanenti. In un'unica enorme ondata, gli aerei tedeschi si avventarono contro la portaerei *Furious*. I testimoni oculari delle navi di scorta e delle corazzate nei paraggi descrissero la scena come un'autentica tragedia. L'ira funesta del Diavolo che si abbatteva contro la nave. Il ponte di volo venne devastato dalle bombe mentre la fiancata di babordo fu colpita ben nove volte. La sala macchine venne invasa dall'acqua mentre ovunque divampavano gli incendi. Nel giro di venticinque minuti, la *Furious* era diventata una pericolosa trappola esplosiva nel bel mezzo del Mare del Nord in quanto le bombe tedesche non erano arrivate a perforare i locali con le scorte di carburante per gli aerei né le fiamme li avevano raggiunti. L'arrivo immediato di tre cacciatorpediniere servì a poco poiché le tenebre resero ancora più difficile lo svolgersi delle operazioni. La *Furious* brillava come una torcia nelle oscure e fredde acque del Mare del Nord. Proprio come una fonte luminosa in una sera d'estate attira le zanzare, la portaerei in fiamme attirò lupi e cacciatori.

Durante la notte, infatti, la Kriegsmarine passò alla riscossa in quello che si potrebbe definire un gigantesco assalto combinato: da sud le navi di Böhm, da est quelle di Densch mentre da nord e da ovest arrivarono gli U-boot. Grazie al radar, le navi da guerra tedesche individuarono nell'oscurità con assoluta precisione quelle britanniche e, agendo da una certa distanza, le ingaggiarono in uno stile molto simile a quello della battaglia dello Jutland. L'unica differenza era che le salve tedesche erano assai più precise di quelle inglesi.

La prima bordata venne sparata dalla *Scharnhorst* alle 23.10 mentre l'ultimo colpo venne lanciato alle 07.41 del giorno seguente dal cacciatorpediniere *Amazon* prima che una salva dell'armamento secondario della *Hindenburg* gli desse il colpo di grazia. Dopo una notte di baccano infernale, le acque si placarono e le flotte ritornarono da dove erano arrivate. Non fu necessario fare un paragone delle perdite per far capire che quella notte i tedeschi avevano ottenuto un'importantissima vittoria strategica, affondando 19 cacciatorpediniere, 11 sommergibili, 1 portaerei, 2 incrociatori leggeri e 2 pesanti e danneggiando altri 7 cacciatorpediniere, 1 incrociatore leggero e 2 corazzate, al prezzo di 12 cacciatorpediniere e 5 U-boot spediti sul fondale e 1 portaerei e 2

incrociatori da battaglia danneggiati. Era la prima volta che la Royal Navy subiva uno smacco di queste dimensioni ma la serie delle sconfitte era appena cominciata.

Lo Stretto della morte

A bordo dell'incrociatore leggero *Manchester*, l'ammiraglio Plunkett si era temporaneamente estraniato dal resto del mondo. Aveva passato tutto il mattino a pianificare e rivedere il piano d'azione da mettere in atto quella notte, fortemente influenzato da ciò che era accaduto la notte del 19: il cacciatorpediniere *Verdun* avrebbe aperto la formazione e, seguìto da due gruppi di 15 cacciatorpediniere e 14 dragamine, si sarebbe intrufolato nello Stretto mentre le più grosse navi da guerra si sarebbero avvicinate il più possibile alla costa per tentare di mettere a tacere le batterie costiere tedesche. Nel frattempo sarebbe arrivata (o sarebbe dovuta arrivare!) la flotta di James e insieme avrebbero distrutto gli eventuali convogli tedeschi nello Stretto di Dover. Se necessario, avrebbero anche attaccato i porti della Francia occupata. Questa volta sarebbe riuscito a forzare le barriere tedesche. Secondo le istruzioni di Pound, lo Stretto sarebbe dovuto essere riconquistato con qualsiasi mezzo e senza badare al prezzo di navi e/o di vite umane. Con una flotta assai più numerosa, le stesse considerazioni furono fatte all'ammiraglio James.

Quando ormai la battaglia del Mare del Nord era giunta al termine e le prime navi superstiti della *Home Fleet* stavano raggiungendo Rosyth, arrivò il turno per la flotta di Plunkett di mettersi in moto. Con un solenne comunicato trasmesso a tutte le navi in cui s'informarono i marinai sul motivo della partenza e su ciò che avrebbero fatto quella notte e il giorno seguente, la flotta iniziò a radunarsi al largo dell'isola di Sheppey. Le operazioni si svolsero nei tempi previsti: alle 17.00, tutto il naviglio si mosse in direzione dello Stretto di Dover. Mentre le navi procedevano verso la destinazione, non ci fu alcun segno o movimento che avrebbe potuto far presagire la presenza del nemico, anche se, come di consueto, la stazione del radar Freya aveva avvistato a distanza numero, formazione e rotta delle navi inglesi e ne aveva comunicato la presenza al comando delle batterie costiere. Ma tutti tedeschi che presidiavano la costa settentrionale del Passo di Calais, Lütjens e i marinai della flotta nella Baia della Senna erano stati avvertiti che la notte del 24 luglio e il giorno successivo la Royal Navy avrebbe giocato la sua ultima carta. Per questo erano state prese adeguate contromisure.

Ignari degli ostacoli posizionati proprio in quel tratto di mare, i marinai francesi del *Verdun* si avventurarono verso sud, alquanto fomentati poiché a loro era stata concessa l'opportunità di continuare a combattere contro i tedeschi. Procedendo leggermente a zig-zag, entrarono nel campo minato. Andarono sempre avanti, sempre verso sud, senza che capitasse loro qualcosa. La navigazione fu guidata dalla mano invisibile della dea bendata. Sulla rotta del *Verdun*, infatti, non c'era stata nemmeno l'ombra di una mina! Ecco un vero colpo di fortuna: attraversare uno sbarramento di mine antinave e uscirne indenni.

Il cacciatorpediniere segnalò alle altre navi che la via era libera. Come non detto! Nel tempo necessario che Plunkett impiegò a rendersi conto di cosa fosse successo, 12 cacciatorpediniere su 15 avevano urtato i delicati sensori degli ordigni. Vi erano state altrettante detonazioni e 7 di essi affondarono immediatamente mentre gli altri riportarono dei danni allo scafo e alle paratie, iniziando a imbarcare acqua. Alt! Cambio di programma! Gli ordini mutarono: adesso sarebbero stati i dragamine a passare in prima linea per setacciare l'area circostante le navi a mollo mentre tutte le altre si sarebbero fermate per far la guardia ai cacciatorpediniere danneggiati, compreso il *Verdun*, fino a quando dall'Inghilterra non fossero giunti i rimorchiatori. Il tutto sarebbe stata un'operazione lenta ma l'ammiraglio preferì non rischiare mandando all'assalto solamente una parte della flotta. La sua decisione fu nutrita dall'errata convinzione che i tedeschi ancora non si fossero accorti di nulla, che i rimorchiatori sarebbero riusciti a portare in salvo le navi danneggiate e soprattutto che la Luftwaffe non sarebbe intervenuta con le luci del 25 luglio.

Mentre i dragamine di Plunkett iniziavano l'operazione di pulizia, anche quelli di James diedero il via alle attività. Il loro lavoro si concluse, però, molto presto visto che l'ammiraglio aveva deciso di aprire semplicemente dei varchi attraverso lo sbarramento e non di ripulire completamente i campi minati. Le navi pattuglia al suo comando, infatti, avevano individuato parecchia attività ae-

reo-navale nella striscia d'acqua che separa la penisola del Contentin dall'Inghilterra meridionale e si erano rese conto che il nemico aveva sistemato le mine senza seguire uno schema preciso. Nell'arco di una mezz'ora, nel campo minato *Anton* le navi inglesi transitarono in conserva su tre gruppi mentre i restanti spazzamine restarono lì nel tentativo di rimuovere quanti più ostacoli possibili per favorire una ritirata rapida e indolore al resto della flotta. Ciascun gruppo era guidato dai tre incrociatori leggeri ai quali seguivano 8 cacciatorpediniere, ad eccezione del secondo gruppo dove vi erano l'incrociatore antiaereo *Calcutta* e solo 7 cacciatorpediniere.

Può sembrare strano ma i tedeschi non furono colti di sorpresa dall'arrivo della flotta di James: era infatti da poco entrato in funzione il radar di Le Havre che non si fece sfuggire nemmeno le poche navi di pattuglia che perlustravano la Manica ad est dell'Isola di Whight. Seppur con qualche imprecisione, Lütjens ebbe almeno le basi per formulare le manovre da effettuare per contrastare efficacemente la tenaglia della Royal Navy. Qualcosa, però, non tornò agli occhi della stazione radar di Le Havre: 6 cacciatorpediniere si staccarono dalla formazione e si diressero verso Cherbourg. Poi, l'incrociatore *Calcutta* e altre due navi di scorta abbandonarono la rotta e puntarono verso Le Havre mentre i tre incrociatori leggeri che aprivano la formazione si diressero verso Dieppe. Il resto della flotta continuò imperterrito verso lo Stretto di Dover. I centralini telefonici delle stazioni di osservazione lungo la costa iniziarono a squillare, seguiti a loro volta da quelli dei centri di controllo del tiro delle batterie e da quelli delle batterie stesse. Che stava succedendo? Non fu necessario decifrare chissà quale comunicazione intercettata perché i tedeschi si rendessero conto di come stava mutando la situazione. L'ammiraglio James, volendo insegnare una bella lezione ai tedeschi, pensò bene di improvvisare, ordinando a una parte della sua flotta di attaccare i porti francesi occupati tra Cherbourg e Boulogne. E se il nemico avesse ancorato in quei porti le navi da guerra, allora un attacco a sorpresa avrebbe perlomeno scombussolato i tedeschi e avrebbe impedito, almeno in parte, alle navi da guerra nemiche di uscire allo scoperto e accorrere in difesa dei loro mercantili.

Il Caso sembrò avergli sussurrato la giusta scelta. A Cherbourg avevano trovato asilo le 4 flottiglie di motosiluranti nonché la corazzata tascabile *Lützow*, a Le Havre avevano gettato l'ancora la *Schleswig Holstein*, sottoposta a riparazioni e la *Schlesien* mentre a Dieppe si trovavano i 4 cacciatorpediniere e la corazzata tascabile *Admiral Scheer*. Quindi un bel bottino, se gli inglesi fossero riusciti almeno a mantenere l'effetto sorpresa. Peccato che le unità britanniche indirizzate verso i porti furono presto ben visibili sotto forma di larghe chiazze scure che solcavano silenziose come fantasmi la Manica illuminata dalla luna. Gli osservatori delle batterie a difesa dei porti ebbero conferma che ciò che il radar di Le Havre aveva avvistato non erano gabbiani o navi alleate.

A Cherbourg i cacciatorpediniere britannici furono ben accolti dalle due batterie costiere *Hamburg* e *York*, le quali considerarono quell'azione come il loro battesimo del fuoco. Le salve tedesche caddero con molta imprecisione tra le navi che zigzagavano rapidamente per sfuggire alla pioggia infernale. Anche i cannoni della *Lützow* si dimostrarono inutili, se non si tiene conto che il cacciatorpediniere *Cossack* ricevette due bordate sul ponte principale e dovette ripiegare in tutta fretta. Le granate inglesi delle navi rimaste crearono, invece, scompiglio tra le S-boot, gettando in uno stato antecedente al panico i marinai tedeschi e arrecando danni seri a ben 7 siluranti. Quando, però, anche il cacciatorpediniere *Kipling* fu colpito a morte nella santabarbara della torretta di prua, gli altri fuggirono e tornarono a Southampton. Il *Kipling* non saltò in aria per un miracolo: grazie al sacrificio di dieci uomini, le fiamme furono domate prima che raggiungessero le munizioni.

Eventi più o meno simili erano avvenuti nei pressi di Le Havre e di Dieppe: le navi inglesi furono esse stesse a essere colte di sorpresa dal fuoco tedesco, invano tentarono di controbattere e, quando subirono troppe perdite, James fece invertire loro la rotta. I cacciatorpediniere *Campbell*, *Codrington*, *Saladin* e il polacco *Burza* furono affondati dalle batterie da 150 mm a difesa dei porti e delle spiagge limitrofe, il *Calcutta* fu tirato giù dalle bordate della *Schliesen* e all'*Admiral Scheer* e al *Z30 Kurt Schneider* andarono gli onori di aver affondato gli incrociatori leggeri *Heemskerkh* e *Jacob van Heemskerck*, ma non prima che questi fossero riusciti a incendiare un piccolo deposito di carburante a Dieppe.

Smascherato il piano inglese, Lütjens agì di conseguenza: perché farsi scappare le navi nemiche, quando ora c'era l'occasione per spedirle nelle acque della Manica? Gli equipaggi erano stanchi, le

navi non avevano completato le procedure di rifornimento, ma che importava? Nel giro di un'ora, i vascelli funzionanti della Kriegsmarine in quel settore levarono le ancore, si riunirono al largo di Le Havre e proseguirono insieme verso lo Stretto. Avanti a tutta forza, senza perdere un secondo di tempo! Arrivate le luci del nuovo giorno, l'ammiraglio ritenne che molto probabilmente anche la Luftwaffe si sarebbe unita agli scontri.

L'arrivo dell'alba e lo schiarirsi del cielo da un tono di blu scuro verso tante sfumature di azzurrino coincise con l'arrivo della flottiglia di Plunkett verso l'obiettivo principale. L'incrociatore pesante *London* e quello leggero *Ajax* si portarono nei pressi di Calais, il *Birmingham* e lo *Scheffield*, invece, andarono nei dintorni di Dunkerque e il *Belfast*, accompagnato dal *Verdun*, fu pronto al largo di Ostenda mentre i 19 cacciatorpediniere navigarono con le turbine spinte al massimo della potenza verso lo Stretto. Alle ore 04.10, circa cinque minuti dopo l'apparire del sole all'orizzonte, dal *Manchester* Plunkett diramò il segnale. Dalle grosse sagome ancora indistinguibili, balenarono le vampe delle torrette accompagnate da un concerto di boati spaventosi. Una valanga di proietti fu scaraventata contro i porti occupati e le installazioni limitrofe. La concentrazione di navi da trasporto e altri obiettivi vitali per la logistica tedesca era così alta che qualsiasi salva che atterrasse, colpiva sempre qualcosa: o era una *Prähm*, o una chiatta, o un magazzino con le riserve d'acqua (create per la paura che gli inglesi avessero avvelenato i bacini idrici del loro territorio), vettovaglie o lubrificanti per i motori. I tedeschi risposero al fuoco schierando anche i calibri da 88 mm, eccellenti anche in qualità di artiglieria, e gli altri pezzi a difesa delle spiagge. Le sparatorie si protrassero per tutto il mattino e aumentarono d'intensità quando i cacciatorpediniere britannici fecero il loro ingresso, da est quelli di Plunkett e da ovest quelli di James, nello Stretto.

L'esito dello scontro, però, rimase piuttosto incerto per diverse ore. I tedeschi misero in azione tutto quello che avevano. Non si accontentarono di rispondere al fuoco con le batterie costiere al Passo di Calais come di consueto, ma fecero intervenire anche i cannoni ferroviari in quella zona, anche se questi si dimostrarono piuttosto imprecisi contro i cacciatorpediniere nemici. Perfino dalle bianche scogliere di Dover, e ciò non stupì più di tanto gli inglesi, i tedeschi avevano schierato l'artiglieria mobile del reggimento Großdeutschland e avevano messo in azione perfino la Citadel Battery, sparando le munizioni rimaste. Era apparso evidente a tutti che la battaglia dello Stretto sarebbe stata di vitale importanza per garantire la sussistenza del XIII corpo d'armata e, per questo, entrambi i contendenti schierarono tutti i mezzi a loro disposizione. Tuttavia, i cacciatorpediniere britannici si muovevano rapidamente, manovravano con una certa destrezza in quelle acque, affondarono le navi trasporto nemiche che si erano riparate a Dover e ne danneggiarono altrettante a Boulogne e a Calais. Invano, però, cercarono di silenziare i cannoni tedeschi schierati su ambo le scogliere.

In quella situazione di stallo, gli inglesi erano quasi sul punto di volgerla a proprio favore. Poco prima che scoccassero le 09.00, le salve dei loro incrociatori avevano mandato sul fondale già 76 vascelli adibiti al trasporto, ne avevano danneggiati più del doppio, avevano martoriato più di 400 uomini degli equipaggi e distrutto più di 80 tonnellate di rifornimenti di vario tipo. Visto che le munizioni non abbondavano, gli inglesi avrebbero potuto allungare il tiro e mettere fuori uso per chissà quanto tempo i porti occupati. Ci provarono ma i risultati furono più negativi del previsto. Gli incrociatori leggeri *Birmingham* e *Sheffield* a furia di manovrare andarono a finire su una delle tante secche che costellavano i dintorni della città di Dunkerque. Benché il porto fosse sotto la portata dei loro cannoni, le navi entrarono ancora di più nel raggio d'azione delle batterie che difendevano le spiagge e il centro abitato. I tedeschi non avrebbero permesso una seconda distruzione della zona portuale e il loro fuoco divenne sempre più feroce e più preciso ogni qualvolta che un proiettile inglese polverizzava qualcosa di importante.

Ma il primo vero colpo basso per Plunkett arrivò al largo di Ostenda, dove le S-boot a difesa del porto erano riuscite a portarsi indenni al di fuori dei moli prima che iniziasse lo sbarramento infernale e, confondendosi con il fumo del bombardamento, riuscirono ad avvicinarsi a distanza di siluramento prima di colpire le navi anglo-francesi. Bastarono due siluri a testa e il duetto *Belfast-Verdun* smise di essere una potenziale minaccia. Ostenda venne così risparmiata dal peggio.

Il secondo colpo basso per Plunkett arrivò immediatamente: proprio pochi istanti dopo che le S-boot videro detonare i siluri contro le fiancate delle navi Alleate, da sud apparvero in formazione gli aerei della Luftwaffe. Erano i Bf-110 e i Bf-109 dell'*Erprobunsgruppe 210*. Coloro che assistettero alla scena non credettero ai loro occhi. Gli aerei tedeschi volarono quasi a un centinaio di metri di quota, si portarono lungo l'asse longitudinale delle navi e, quando furono sopra di esse, rilasciarono i loro ordigni perforanti. Non erano il massimo per una missione antinave in quelle condizioni ma grossomodo le bombe fecero ciò che gli artiglieri non erano riusciti a compiere: atterrarono sui ponti principali e le più pesanti penetrarono nei locali sottostanti prima di esplodere. L'unità d'élite della Luftwaffe neutralizzò senza troppa difficoltà il *Birmingham* e lo *Sheffield*. Due incrociatori leggeri messi fuori uso completamente dall'aviazione! Di qui si può comprendere le esaltazioni di gioia di Von Boltenstern nel riportare a Kesselring che i suoi piloti avevano colpito e affondato (per modo di dire, visto che ormai erano due rottami galleggianti) due navi nemiche e non avevano perduto nemmeno un velivolo, nonostante l'efficace risposta della contraerea britannica.

Fu, però, nel cuore dello Stretto che avvenne lo scontro più terribile. Spinti dalla voglia di neutralizzare le batterie costiere, la massa di cacciatorpediniere stava continuando a muoversi in quello spazio angusto da più di un'ora quando scattò l'ingegnosa trappola dei tedeschi.

Mentre da est provenivano via mare le unità della flottiglia di Lütjens, dal cielo arrivarono, in due grosse formazioni da circa 100-110 aerei, gli Stuka del StG 2 e del StG 77. Da ovest, invece, si avvicinarono grandi formazioni di bombardieri della *Luftflotte* 2. Senza neanche mettersi in contatto diretto tra loro, i tedeschi avevano messo in pratica la stessa tattica dei loro avversari, anche se la differenza era nel grande divario tra le forze in campo. La grande manovra a tenaglia navale che Pound avrebbe desiderato venne in realtà realizzata dai suoi nemici.

Ondata dopo ondata, i bimotori di Kesselring rovesciarono tonnellate di bombe contro le navi britanniche. Le acque si agitarono per quasi un'ora e mezza, fino alle 11.40, quando sul cielo dello Stretto arrivarono alcuni ammassi di nuvole che fecero presagire un temporale imminente. Non accadde nulla e, quando i tedeschi si resero conto che erano solo nubi passeggere, ripresero il martellamento. Per tutto il pomeriggio ci fu una grande confusione nello Stretto, con bordate che partivano da entrambe le parti e che non colpivano mai un bersaglio. Il destino dei 36 cacciatorpediniere e delle altre navi inglesi lì presenti era, però, ormai segnato. Solamente la decisione di Plunkett di interrompere l'attacco permise il salvataggio di 6 caccia e dell'incrociatore *Manchester* mentre la ritirata impartita da James sottrasse l'incrociatore *Aurora* e due caccia alla distruzione certa. Per le altre navi non ci fu scampo. Inutilmente ma con molto coraggio ed eroismo si accanirono contro le imbarcazioni di Lütjens prima e contro l'ombrello di bombardieri in picchiata, dopo.

Intrappolati in una sorta di gabbia invisibile, pizzicati da due fianchi dall'artiglieria, costretti a muoversi per evitare i colpi della Kriesgmarine e oppressi dal cielo, i cacciatorpediniere nello Stretto di Dover avevano continuato a spostarsi in tutte le direzioni possibili, cercando di aprirsi un varco tra i due fuochi tedeschi ad est e ad ovest. Dovendo manovrare in uno spazio così ridotto, tuttavia, non furono più avvantaggiati come i loro fratelli durante l'evacuazione di Calais. Gli Ju-87, e in particolare quelli del StG 2, poterono dedicarsi più facilmente alla caccia delle loro prede. Il maggiore Dinort, ad esempio, effettuò tre missioni nel pomeriggio e a lui fu riconosciuto l'affondamento di un cacciatorpediniere e di un settimo. Ma che cosa significa concretamente 'un settimo' di nave?

Basta aprire una piccola parentesi per spiegare questa cifra. Come si è detto, nello Stretto quel pomeriggio regnò la confusione più totale e a tutti i livelli. Quando lo squadrone di Ju-87 guidato personalmente dal maggiore Dinort si precipitò sopra lo Stretto, egli trasmise ai suoi piloti l'ordine di attaccare liberamente qualsiasi bersaglio che si trovasse oltre le linee immaginarie che delimitavano l'area occupata dalle imbarcazioni nemiche. Agevolati dal fatto che la contraerea inglese mirava ad altro, gli Stuka si lanciarono in picchiata e fecero ciò per cui apparecchi e aviatori erano stati rispettivamente realizzati e addestrati.

Le 4xSC-50 e la SC-500 del maggiore Dinort sbriciolarono il ponte di poppa del cacciatorpediniere *Saint Mary* e due delle prime detonarono nella sala macchine con effetti devastanti. Tutti i piloti, assistendo alla catena di esplosioni che sconquassavano la nave, si congratularono con il loro

comandante. Esaltato da quella vittoria, Dinort ordinò di effettuare un secondo giro. Ma, quando lui e i sei aerei che lo seguivano arrivarono di nuovo nei cieli dello Stretto, le cose erano molto cambiate: non furono soli in quel trambusto e parve che la contraerea di due navi mirasse contro di loro. Dinort diramò l'ordine di rompere la formazione ma, a causa delle interferenze con le radio degli altri apparecchi li presenti, il messaggio non fu recepito in modo chiaro. Il risultato fu che i sei avieri che seguivano il loro comandante lo copiarono in tutte le sue mosse. Il Ju-87 pilotato da Dinort si buttò contro l'incrociatore leggero *Gloucester* e così gli altri. Le bombe lo martoriarono a dovere ma l'affondamento della nave dovette essere ripartito tra i sette piloti che presero parte a quell'azione.

Quando la furiosa battaglia ebbe termine, lo Stretto di Dover divenne un paesaggio indescrivibile, come emerge dalle righe di una lettera che il caporale osservatore Werner Kutöw scrisse a suo fratello.

"Caro Dietwolf, oggi sono stato partecipe di una battaglia che è sulla bocca di tutti. Probabilmente anche tu, a Brema, che te la spassi con la tua giovane Klara, ne sentirai parlare. Ti diranno che abbiamo vinto ma nessuno ti descriverà ciò che io sto per scriverti. È stato terribile. Per tutto il pomeriggio sono rimasto incollato al binocolo e al ricevitore, a trasmettere coordinate e aggiornamenti sullo spostamento delle navi nemiche. Mentre la battaglia infuriava, sembrava che la furia di Zeus si fosse scaraventata contro quella piccola striscia d'acqua e pareva che il Diavolo in persona fosse passato di lì. Adesso, mentre ti scrivo, la giornata sta per terminare ma il cielo tinteggiato dei colori vespertini non ha niente di romantico, niente che mi faccia ricordare le sere trascorse insieme prima che io partissi per la guerra. Non c'è nulla di romantico in un mare trasformato in un enorme cimitero di navi. Relitti ovunque, parti di bastimenti avvolti dalle fiamme, corpi di marinai morti che galleggiano, altri che, invece, sono ancora vivi e chiedono aiuto. Sono sicuro che laggiù, tra quelle acque gelide, c'è ancora qualcuno che implora assistenza. Fa davvero impressione. Forse fa ancora più impressione pensare con quanta tenacia hanno resistito i nostri avversari. È stata una lotta senza pietà, senza riguardi per niente e per nessuno. La guerra così non l'avevo mai vista. Non avevo mai toccato con mano mia la violenza cieca di quest'orribile gara a chi ammazza più nemici, a quanti tuoi commilitoni il nemico riesce ad uccidere."

Le acque nere della Manica avrebbero potuto diventare la tomba di migliaia di marinai e piloti se non fossero intervenuti i soccorsi tedeschi. Alle maestose operazioni di salvataggio presero parte anche alcune delle navi adibite al trasporto, oltre alle *Pioniersturmboot 39* che già portavano i segni della croce rossa. Non fu fatta alcuna distinzione: a bordo di una stessa nave si ritrovarono piloti tedeschi e marinai inglesi, i quali abbandonarono temporaneamente l'idea della rivalità e condivisero pacificamente la traversata aiutandosi il più possibile l'un l'altro. Alle atrocità della guerra si sostituirono scene di assistenza reciproca, segno che quegli uomini possedevano ancora qualcosa di umano sotto le uniformi e alle lingue differenti. Perfino gli U-boot e i rimorchiatori arrivarono a dare il loro contributo: i primi guizzarono tra gli idrovolanti di soccorso, raccattarono i marinai dispersi anche oltre lo Stretto e spedirono sul fondale i resti dei cacciatorpediniere nemici non rimorchiabili, mentre i secondi agganciarono i relitti delle navi non affondate (il *London*, il *Birmingham*, lo *Sheffield* e altri quattro cacciatorpediniere) e li trascinarono per tutta la notte e per tutto il giorno seguente fino a Wilhelmshaven. Quella fu la prima volta in cui unità della Kriegsmarine rimorchiarono delle navi da guerra nemiche fino in un loro porto, quasi come una specie di preda bellica per compensare parte delle perdite subìte.

Una battaglia senza precedenti

All'estremità occidentale della Manica, non servì un giorno intero né furono necessari aspri scontri per decidere chi avrebbe mantenuto la superiorità aereo-navale sull'ingresso del Canale ma solamente l'improvvisazione e l'audacia dell'ammiraglio Marschall. Egli era una specie di Guderian della Kriegsmarine, colui che, quando individuava un'occasione favorevole, sapeva prenderla al volo, conscio anche dei rischi che tale scelta avrebbe portato. Questo era accaduto il 1 maggio al largo della costa norvegese, quando la sua *task force*, composta dagli incrociatori da battaglia

Scharnhorst e *Gneisenau*, entrò in contatto visivo con la portaerei britannica *Glorious* e la sua scorta, i cacciatorpediniere *Acasta* e *Ardent*.

Marschall aveva ordine di non attaccare ma egli lo violò: con un'azione di appena due ore, la portaerei e le navi di protezione furono affondate, anche se un siluro dell'*Acasta* aveva arrecato danni alla *Scharnhorst*. Ebbe da ridire con i suoi superiori riguardo all'accaduto e per questo fu sostituito da Lütjens. Raeder lo nominò comandante della Flotta Occidentale, incaricata di difendere appunto il tratto di mare attorno al porto francese di Brest, quasi convinto che gli inglesi difficilmente sarebbero passati di lì. Se l'avessero fatto, Marschall li avrebbe fermati. Ma con cosa? Con le navi da guerra che Raeder gli diede a disposizione e che egli fece transitare attraverso il Canale della Manica. Sì, l'idea, aspramente criticata da superiori e colleghi, fu sua. Solamente a lui poteva venire in mente di far attraversare quella pericolosa striscia d'acqua a una delle più grosse navi da guerra tedesche, la *Bismarck*, e per giunta di notte. Solamente lui poteva infischiarsene altamente dei rimproveri che Raeder gli aveva fatto per aver tentato un azzardo del genere: "Se la *Bismarck* finisse in fondo al mare, Dio solo sa che cosa potrebbe capitare in Germania!" Ma Marschall promise che la corazzata che vantava il primato di essere stata la prima della sua classe a entrare in servizio nella Kriegsmarine non avrebbe visto nemmeno in lontananza l'ombra dei fondali degli oscuri abissi.

Poiché gli occhi di tutti erano puntati sullo Stretto di Dover, sull'estremità occidentale della Manica da giorni regnava la tranquillità. Gli inglesi, infatti, non si resero conto che alcune grosse unità navali tedesche avevano gettato l'ancora proprio nei porti della Francia occupata e di conseguenza non presero in esame alcuna azione di disturbo. Ci pensò allora l'ammiraglio Marschall.

Non appena egli ricevette informazioni di una possibile manovra a tenaglia della Royal Navy nello Stretto, decise che non avrebbe lasciato passare neanche una parte dello scafo delle navi inglesi attraverso quel tratto di Canale. Assicuratosi il supporto aereo da parte di alcuni stormi della *Luftflotte* 3, la notte del 24 luglio egli mandò in ricognizione due U-boot: l'*U-56* (sottotenente di vascello Otto Harms) verso Plymouth e l'*U-57* (sottotenente di vascello Erich Topp) a Portland. Le due unità raggiunsero i loro obiettivi, anche se il primo dovette manovrare con molta cautela per non allertare le sentinelle nemiche. Ma i rischi di quelle missioni ne valsero la pena siccome i rapporti permisero a Marschall di sapere l'esatta tipologia di navi che gli inglesi avrebbero potuto mettere in campo se avessero deciso di attaccare. Nella base navale di Plymouth erano ormeggiati la portaerei *Illustrious*, 3 incrociatori, 7 corvette e 14 cacciatorpediniere. A Portland, invece, 4 cacciatorpediniere, 1 motovedetta, una dozzina di unità tra dragamine, torpediniere e anti-sommergibile e 2 sottomarini. Le difese dei porti erano senza dubbio allertate ma non così tanto, a dimostrazione del fatto che le reti anti-sottomarine non erano state alzate. Perché dunque lasciarsi sfuggire un tale bottino? Agire in fretta, con un attacco preventivo, prima che fosse stato l'ammiraglio Nasmith ad avere la meglio su di lui. Naturalmente, il fattore dell'aviazione e della superiorità numerica avrebbe controbilanciato i possibili errori che sarebbero potuti derivare da un progetto ideato così rapidamente.

In quel settore di costa, i radar di Hawks Tor e Warren funzionavano ancora bene, essendo stati ignorati dai tedeschi dopo lo sbarco anfibio. Anzi, tutta la zona della Cornovaglia e del Devon non aveva più visto l'ombra di un aereo nemico. Gli sforzi degli invasori erano concentrati a difendere le vie logistiche dello Stretto di Dover. Di conseguenza, i 78 He-111 del KG 55 e i 43 Ju-88 del KG 54 non si poterono avvicinare senza essere individuati. In un primo momento, gli addetti che lavoravano nelle baracche delle stazioni radar stentarono a credere ai loro occhi: "Ma come! Da dove spuntano fuori questi? La Luftwaffe non è concentrata tutta al Passo di Calais?" Poi si resero conto che le antenne trasmittenti e ricevitrici funzionavano a dovere e provvidero a lanciare l'allarme.

Il Vice maresciallo dell'aria Brand fu immediatamente svegliato e allarmato dai rapporti delle stazioni radar. Completamente all'oscuro della situazione e temendo che si trattasse di un'incursione diretta ancora una volta contro le basi aeree, fece decollare tutti gli aerei disponibili, per un totale di appena 16 caccia tra Hurricane e Spitfire. Quegli apparecchi rappresentavano la forza operativa di tre squadroni dissanguati, dal momento che la maggior parte del personale di terra era stato trasferito sotto il comando dell'11° Gruppo, con l'intenzione di rimpolpare il più possibile

l'unità di Dowding e prepararla a contenere l'offensiva aerea nell'entroterra inglese. Con una drastica riduzione di uomini, il rateo degli apparecchi che venivano messi in sesto rallentò ancora di più. Non volendo dilapidare i canadesi, il 401° Squadrone della Royal Canadian Air Force rimase a Filton, in difesa della base aerea, e solamente i 16 caccia funzionanti furono diretti a sud a scontrarsi con il nemico lungo la linea di costa.

Le luci del 25 luglio erano da poco apparse sopra l'Isola di Portland quando nell'etere rimbombò un effetto sonoro ben presente nelle menti degli abitanti locali. Volando in 26 *Ketten* tutte allineate, distanti 400 metri l'una dall'altra, gli equipaggi dei bombardieri tedeschi avevano ricevuto un solo ordine: affondare le navi a Portland. Per l'impresa, i primi sei aerei avevano agganciato le bombe SC-500 mentre gli altri che seguivano trasportavano le SD-1 a frammentazione. Raggiunto il punto di sgancio, gli aerei rilasciarono gli ordigni. Due cacciatorpediniere furono affondati sul colpo mentre le altre detonazioni lì vicine fecero sbandare le altre due navi. Le bombe a frammentazione incenerirono tutto ciò che trovarono sulla loro traiettoria: il porto venne gravemente danneggiato, ovunque spuntarono incendi e un sommergibile fu messo fuori combattimento.

A completare l'opera arrivarono le S-boot da Cherbourg che approfittarono della confusione regnante in quella zona per affondare tutte le restanti imbarcazioni. Per la Luftwaffe, invece, una brutta sorpresa fu l'apparizione improvvisa della RAF. "Attenzione! Spitfire!" esclamarono alcuni puntatori degli aerei più avanzati. "Ma non avevamo distrutto la RAF?" aggiunsero altri. I 16 caccia inglesi non giunsero in tempo per salvare Portland ma arrivarono comunque quando gli aerei tedeschi stavano virando per rimettersi in formazione. La disposizione in *Ketten* risultò fatale: volando a V, con soli tre aerei, non fu possibile sfruttare l'effetto massa e fare numero con le mitragliatrici dorsali e ventrali. Partendo dalla coda della formazione, 18 He-111 furono visti precipitare in fiamme nella Manica contro la perdita di un solo Hurricane per gli inglesi. I caccia tedeschi arrivarono sul luogo dello scontro quando ormai gli avversari si erano ritirati. Benché si fosse trattata di una vittoria locale, tale episodio servì a risollevare il morale tra le fila della RAF ma avrebbe avuto le sue nefaste conseguenze appena qualche giorno più tardi.

Le cose a Plymouth andarono diversamente. Gli Ju-88 in collaborazione con 9 Ju-87 C decollati dal ponte della portaerei *Großdeutschland* si avventarono come aquile sulle navi ormeggiate. Purtroppo, a causa dei problemi con le comunicazioni, nessun segnale d'allarme aveva raggiunto il porto in questione. Benché colta di sorpresa, la contraerea dei cacciatorpediniere e quella a difesa del porto seppe adempiere piuttosto bene al suo compito, anche se era entrata in azione in ritardo. In una delle picchiate più spettacolari mai eseguite dai piloti della Luftwaffe, i cacciabombardieri scelsero i loro bersagli con cura prima di tuffarsi nel vuoto. In quella marmaglia confusionaria anche le bombe tedesche danneggiarono il porto e la città. I tre bacini di carenaggio, quello settentrionale, quello meridionale e il 'Gun Warfh', letteralmente 'il molo dei cannoni', così battezzato poiché realizzato con l'intento di testare, mantenere e rifornire i cannoni da destinare alle unità della Royal Navy, furono seriamente rovinati. Due ordigni colpirono pure l'ala ovest del Prince of Wales Hospital, non facendo alcun morto ma ferendo lievemente due infermiere. Delle navi ancorate, due cacciatorpediniere furono affondati, un altro fu investito dalle fiamme di un'esplosione di un deposito di munizioni limitrofo e ad un quarto venne danneggiato il castello di poppa. Perché nessun aereo puntò direttamente contro le navi? Perché era tutto parte del piano di Marschall.

Cessato il raid, il silenzio tornò sovrano su Plymouth. Non si sentiva il minimo rumore, a parte quello generato dalle fiamme che avidamente divoravano tutto ciò che vi era di combustibile. L'ammiraglio Nasmith a bordo del monitore *Drake* si interrogò sul da farsi. Con soli 4 Ju-88 abbattuti, sarebbe ritornato alla carica il nemico? Probabilmente sì e una seconda ondata avrebbe potuto essere letale per le sue navi. Con queste considerazioni, diramò l'ordine alle unità ancorate di abbandonare immediatamente il porto e dirigersi verso i porti dello Stretto di Bristol, riorganizzarsi e lanciare un attacco contro le navi tedesche nella zona. Cercò di mettersi in contatto con le imbarcazioni a Portland ma l'unica risposta che ricevette fu un sospetto silenzio. Temendo il peggio, incitò i marinai a sveltire le operazioni. I bastimenti più piccoli furono favoriti dalla velocità e dalle minute dimensioni mentre la portaerei *Illustrious* ebbe più difficoltà a manovrare tra i relitti dei moli distrutti. Nel giro di cinquanta minuti, però, anche lei fu fuori da quel posto infernale. Ma il peggio si

presentò solamente di lì a poco: l'astuto Marschall aveva teso una grande imboscata alle unità britanniche, sperando che l'attacco aereo le avrebbe fatte uscire allo scoperto. E il raid a sorpresa ebbe l'effetto sperato.

Non furono bombe né velivoli nemici quelli che piombarono addosso all'incrociatore leggero *Bonaventure* quando questo iniziò a virare in direzione dell'arcipelago di Scilly. Quella nave che apriva la formazione era seguita da due cacciatorpediniere e subito dietro vi era la *Illustrious*. Erano le 10.40 quando il *Bonaventure* aprì il fuoco contro le navi tedesche. La *Bismarck* rispose un minuto dopo e, come di consueto, le prime salve caddero ben oltre il bersaglio. Ma l'equipaggio della *Bismarck* aveva imparato la lezione di Dunkerque e prontamente una squadra di tecnici si diresse a controllare lo stato del radar di tiro. Intatto.

Il *Bonaventure* sparò una seconda salva con la torretta di prua ma era troppo distante. Ciò fu sufficiente, però, ad allertare Nasmith, il quale fece dirottare la *Illustrious* e 3 cacciatorpediniere verso la Baia di Penzance. Mentre le navi manovravano, le altre unità si portarono avanti per rispondere al fuoco tedesco. Venne allora a galla un fattore decisivo: le navi dei due avversari avevano assunto la formazione di una T, dove il braccio orizzontale era composto dal duetto della Kriegsmarine e quello più lungo dalla controparte britannica. Benché gli inglesi fossero più numerosi, in quel modo avrebbero potuto sparare solo con l'armamento di prua mentre i tedeschi avrebbero potuto schierare tutte le batterie principali. Ma la *Bismarck*, dopo il suo primo colpo, smise di sparare per un po'.

Ordine di Marschall, il quale personalmente dirigeva le operazioni da bordo della nave.

Anche il *Prinz Eugen* tacque mentre le navi da guerra britanniche puntavano contro di loro.

"Che cosa aspettiamo? Che vengano a spedirci sul fondo?" si chiedevano dubbiosi i marinai. "No, sul fondo ci finiranno gli inglesi" erano le risposte degli ufficiali.

Esatto.

All'ordine prestabilito, i cannoni della corazzata e dell'incrociatore pesante contornarono di granate lo scafo del *Bonaventure* e fecero letteralmente a brandelli la nave. L'incrociatore scomparve avvolto da un mare di fiamme e una cortina di fumo nerastro.

Ecco che cosa erano in grado di fare un equipaggio ben addestrato e una tecnologia avanzata. Ed ecco a quale risultato avevano portato gli ordini di Nasmith: non tutte le navi ancorate a Plymouth erano pronte per ingaggiare battaglia con il nemico ed egli aveva caldamente sperato di evitare di scontrarsi con i tedeschi siccome l'*Exeter* non aveva ultimato le riparazioni subìte dopo lo scontro con la *Graf Spee* mentre il *Frobisher* non aveva nemmeno finito l'installazione delle torrette! La conclusione? Il primo incrociatore affrontò tenacemente il fuoco nemico ma la perdita della corazzata tascabile fu rivendicata dai cannonieri della *Bismarck* mentre al *Prinz Eugen* andarono gli elogi per aver colpito e inabissato il *Frobisher*. I comandanti dei cacciatorpediniere e delle corvette ripiegarono verso la Baia di Penzance per cercare di fare massa e respingere le bordate nemiche. Non solo non riuscirono a evadere dalla portata della *Bismarck* e del *Prinz Eugen* ma furono colti di sorpresa dall'arrivo inaspettato dei 4 incrociatori leggeri e dei 14 cacciatorpediniere tedeschi. Nessuna delle due flotte osò avvicinarsi troppo all'altra per paura di rimetterci la pelle. Marschall, deciso a farla finita, ordinò che tutte le navi serrassero il più possibile la distanza, facendo di tutto per non essere alla portata dei cannoni inglesi.

Iniziò così un epico scontro, sulla scia di quelle scaramucce che avvenivano nell'Atlantico nei secoli precedenti al XX, quando ancora circolavano galeoni, caravelle e caracche, quando i vascelli armati fino ai denti si cannoneggiavano a brevissime distanze, quando ancora si facevano gli arrembaggi per assaltare una nave avversaria e prenderla come bottino.

Nella Baia di Penzance, ci fu uno scontro simile, senza arrembaggi e senza caravelle. La *Bismarck* era così vicina alla costa che i suoi pezzi da 380 sparavano ad alzo zero e anche le torrette binate da 150 mm di babordo furono messe in azione.

Eccolo, uno dei più sofisticati strumenti dispensatori di morte e distruzione.

Le torrette scintillavano e rumoreggiavano con una cadenza precisa e mortale. I pezzi del *Prinz Eugen* accompagnarono intonati quel temporale di granate e contribuirono a creare spettacolari esplosioni ogni qualvolta che una nave inglese veniva perforata nella sala turbine, negli alloggi

dell'equipaggio, nella plancia di comando o nella santabarbara. Gli acuti dell'*Emden* arrivarono per il gran finale ma ebbero la loro parte nel suonare la melodia della fine all'*Illustrious*.

La guerra era apparsa in tutto il suo orrore: a causa del fondale non troppo profondo, nella baia di Penzance i rottami dei bastimenti colpiti emergevano come tanti scheletri folgorati da Poseidone. Alcuni giacevano sul fianco, altri invece erano completamente capovolti ed esponevano la chiglia, il timone e le eliche di propulsione. La portaerei inglese riposava con la prua completamente sventrata e immersa sotto la superficie del mare mentre tutto ciò che rimaneva del *Drake* era un ammasso di latta galleggiante. Il suo equipaggio, l'ammiraglio Nasmith compreso, riuscì a fuggire a bordo delle imbarcazioni di salvataggio giusto pochi minuti prima che arrivassero, sul far del tramonto, le veloci scialuppe dei cacciatorpediniere tedeschi.

Senza la minima ombra di dubbio, quello fu il più grande successo della Kriegsmarine: con una portaerei, 18 cacciatorpediniere e 7 corvette messe fuori uso per sempre, Marschall poté davvero dirsi soddisfatto di ciò che i suoi marinai avevano compiuto quel giorno. Naturalmente, i tedeschi non la passarono liscia e l'ammiraglio riconobbe ai nemici sconfitti, i marinai che erano stati raccattati e alloggiati a bordo della nave ammiraglia, un coraggio insuperabile e una determinazione da fare invidia agli stessi tedeschi.

La *Bismarck* non era uscita indenne dallo scontro: i 4 cacciatorpediniere canadesi avevano tempestato di proiettili la corazza della cintura ma erano tutti rimbalzati; l'unica salva sparata dal cacciatorpediniere *Broke* atterrò con bassissima angolazione sul ponte principale ma fu vista sobbalzare via; l'esplosione di una delle bordate scaraventate dall'unica torretta funzionante del *Frobisher* aveva disattivato temporaneamente una dinamo nello scompartimento di babordo; *dulcis in fundo*, un colpo da 203 mm dell'*Exeter* aveva centrato in pieno due serbatoi di nafta a prua. Il capitano Lindemann trasalì quando vide quella fontana di fiamme sprigionarsi all'improvviso. Il colpo inglese fu ben centrato: dietro a quei due serbatoi se ne trovavano infatti altri la cui capacità corrispondeva a più di 1.000 tonnellate di combustibile, ora diventati inaccessibili.[4]

Il comandante della nave fece pressione per rientrare in Germania per affrontare le riparazioni e Marschall fu della stessa idea. Con a bordo 1.349 superstiti e trovandosi con la prua rivolta a oriente, la nave poté seguire un'unica rotta. Dopo una breve sosta al largo della Baia di Morlaix, alle ore 06.12 del 25 luglio la grande corazzata tedesca iniziò la navigazione verso Wilhelmshaven. Dopo parecchie ore di navigazione, la nave ammiraglia fece il suo ingresso nello Stretto di Dover. Con il vessillo della Kriegsmarine che sbandierava al vento e l'equipaggio in delirio sul ponte principale, la nave fece il suo ingresso trionfante in mezzo alle minuscole imbarcazioni che percorrevano in entrambi i sensi di marcia la distanza tra i porti della Francia occupata e le spiagge britanniche.

Il miracolo compiuto dalla *Bismarck* e dal *Prinz Eugen* si diffuse come il fuoco sulla benzina e raggiunse in un batter d'occhio anche la Germania. Quando la notte del 25 la corazzata arrivò a Wilhelmshaven, la città e il gigantesco porto la stavano aspettando. Dopo mesi di oscurità, quella fu la prima notte in cui le luci furono tenute accese e, anzi, furono fatti addirittura dei fuochi d'artificio usando i proiettili illuminanti colorati. Al mattino seguente, l'equipaggio fu celebrato e nel pomeriggio Marschall ricevette la visita di Hitler e Raeder, venuti apposta da Bruxelles per l'occasione. Il primo si congratulò con l'ammiraglio per l'impresa, gli promise una promozione e conferì a Lindemann la Croce di Cavaliere della Croce di Ferro; il secondo, invece, rimproverò l'ufficiale per aver osato sfidare il limite delle capacità della nave ma non poté non complimentarsi comunque con lui per l'eccellente risultato ottenuto.

La politica di occupazione

L'occupazione nazista dell'Inghilterra fu forse la più spietata di tutte. I tedeschi non avevano mai adottato delle misure così drastiche nei paesi occupati, nemmeno negli ultimi mesi del 1939 in Polonia. Il 28 giugno von Brauchitsch aveva sottoscritto degli ordini affinché "tutta la popolazione maschile valida di età compresa fra i 17 e i 45 anni fosse internata e trasferita sul continente, a meno che la situazione locale non avesse richiesto soluzioni particolari."

Il documento firmato dal comandante in capo dell'Heer si intitolava "Ordini riguardanti l'organizzazione e le funzioni del Governo militare in Inghilterra" e furono presto distribuite dal

generale del reparto amministrazione dell'Heer alla 16ª Armata. Gli scopi principali di quel documento erano chiari: gettare le basi per una serie di procedure atte ad affrontare la popolazione civile dietro le linee tedesche, anche qualora le operazioni militari fossero continuate, depredare in tutto e per tutto le isole britanniche e terrorizzarne gli abitanti.

Il 5 luglio fu costituito un 'Centro economico-militare per l'Inghilterra' e il suo comandante diede immediatamente ordini ai subalterni: sarebbe stato imperativo sottrarre al nemico depositi di petrolio, cibo, trasporti motorizzati, veicoli ippotrainati e tutto ciò che l'Heer fosse riuscito a conquistare.

Una 'Proclamazione alla popolazione inglese' avrebbe dettato quali beni sarebbero stati requisiti dai tedeschi: prodotti agricoli, cibo e foraggio di tutti i tipi, minerali, metalli (anche quelli preziosi), pelli, pellicce, calzature e legname. Tutto ciò che non rientrava nel normale fabbisogno dell'economia domestica sarebbe stato requisito.

Per esercitare il controllo sulla popolazione conquistata, il modello adottato dai tedeschi non fu molto distante da quello adottato nel 1870: "Saranno instaurati nuovi diritti e nuovi ordini. Le misure amministrative non violeranno le leggi internazionali a meno che non sia il nemico a fornire i pretesti per le rappresaglie. In tal caso, verranno presi degli ostaggi, se possibile tra le persone più sospettate. Ribelli armati di qualsiasi sesso saranno trattati con la massima severità."

I tedeschi avrebbero inoltre portato con loro il diritto penale, riservando un particolare trattamento ai minorenni: qualora avessero commesso un reato, la corte militare tedesca li avrebbe processati secondo le norme, indipendentemente dalla loro età. Chiunque avesse attaccato o fosse stato visto attaccare manifesti non graditi ai tedeschi, sarebbe stato passibile di immediata condanna a morte. La stessa pena sarebbe stata applicata a tutti coloro che entro ventiquattr'ore dall'arrivo della prima pattuglia tedesca non avessero consegnato armi da fuoco, apparecchi radio e qualsiasi altro strumento utilizzabile per arrecare danni ai conquistatori. Una ferocia oscura e impersonale sarebbe stata la chiave di volta sulla quale il Governo militare tedesco si sarebbe basato per imporre il proprio controllo sul popolo sottomesso.[5]

Tuttavia sarebbero state le SS di Himmler a spargere e infondere il terrore. L'Ufficio centrale della sicurezza del Reich, guidato da Heydrich, scelse il professor dottor Franz Six, un colonnello delle SS, per dirigere le attività di 'ordine' sul suolo britannico. Costui aveva lasciato la cattedra della facoltà di economia dell'Università di Berlino poiché era stato attirato dal prestare servizio nella polizia segreta e la sua specializzazione nelle 'materie scientifiche', negli aspetti più sinistri, esercitò un certo fascino sul quattr'occhi Himmler.

Il 1 luglio, Göring raccomandò a Heydrich di sbrigarsi. I reparti della polizia delle SS e l'SD avrebbero dovuto "iniziare la loro attività in simultaneità con l'invasione militare al fine di individuare e combattere efficacemente le numerose importanti organizzazioni e associazioni che in Inghilterra erano ostili alla Germania."

Il 16 luglio, Heydrich assegnò al professor Six la sua nuova posizione, recandogli le seguenti istruzioni: "Il vostro compito è quello di combattere, con mezzi adeguati, tutte le organizzazioni, le istituzioni e i gruppi d'opposizione antitedeschi su cui si possa mettere mano in Inghilterra, di prevenire l'asportazione di tutto il materiale utile, da raccogliere e conservare per un utilizzo futuro. Designo Londra come sede del vostro quartier generale. Inoltre, vi autorizzo a costituire gruppi di *Einsatzgruppen* in altre parti della Gran Bretagna, se la situazione lo esige e se ne vedete la necessità."

Heydrich aveva però previsto tutto! Nel luglio furono costituiti sei *Einsatzkommando* destinati all'Inghilterra che avrebbero operato da alcune località identificate come principali: Londra, Bristol, Birmingham, Liverpool, Manchester e Glasgow. La loro prima azione sarebbe stata l'arresto di 2.298 persone indicate nella 'Lista speciale dei ricercati G.B.', un documento compilato dal capo del controspionaggio del RSHA, Walter Schellenberg. Una lista di persone che, sulla base dei servizi segreti tedeschi, rappresentavano delle minacce alla sicurezza. Comparivano Churchill e alcuni membri del suo Gabinetto, artisti, intellettuali e scrittori come Virginia Woolf ed Edward Forster, senza far mancare studiosi come Bertrand Russel.

Non fu però necessario attendere l'arrivo della polizia, delle SS o degli *Einsatzkommando* affinché gli inglesi potessero capire il significato del nuovo ordine. Il 26 luglio fu il giorno in cui a Dover arrivò la *1.Sturm/I Sturmbann* del reggimento 'Leibstandarte Adolf Hitler' comandato dal SS-*Hauptsturmführer*[6] Theodor Johann Wisch.

A bordo di una motonave, le SS sbarcarono sul molo e ricevettero ordine di sorvegliare la zona portuale per evitare che qualche sabotatore inglese si infiltrasse. Non passarono, però, molte ore che accadde un terribile incidente. Il mercantile *Schleswig*, ex-*Austanger* della Marina Mercantile norvegese, era partito da Boulogne dopo aver fatto provviste di autocarri per la 6ª compagnia del II/8º reggimento motorizzato dell'8ª divisione panzer. Le SS rimasero alquanto turbate quando videro che, assieme ai marinai e ai soldati lì presenti, vi erano anche una dozzina di civili inglesi, uomini e donne attorno alla trentina d'anni.

I soldati di Himmler, temendo che si trattasse di una squadra di infiltrati con il compito di sabotare i camion o addirittura di affondare la nave, si macchiarono del sangue di quei poveri innocenti. Si avvicinarono a loro, gridando in tedesco di andarsene e riempiendoli di insulti. Li portarono con la forza sul molo orientale, li fecero schierare in riga e iniziarono a far loro alcune domande del tipo: "Che cosa ci facevate lì?... Chi vi ha fatti entrare?... Siete spie?..." alle quali gli inglesi non seppero dar risposta non capendo il tedesco. Invece di informarsi dai soldati che aiutavano a scaricare le merci, le SS preferirono scegliere la via della forza bruta: si allontanarono a distanza di sicurezza e con una scarica di mitragliatrice li uccisero, gettando in seguito i cadaveri nell'acqua. Per un attimo tutti i presenti si fermarono e guardarono con aria neutrale le SS e le canne delle armi ancora fumanti. Qualcuno fece una smorfia, qualcun altro imprecò contro quei maledetti assassini, e poi tutti ripresero le attività.

La notizia dell'uccisione di 12 civili innocenti si diffuse più tra la popolazione che tra le truppe e sulla prima fece rinvigorire solamente un sentimento: quello di combattere con ogni mezzo e senza guardare troppo per il sottile l'invasore nazista. E non è un caso che, da quel giorno in avanti, qualsiasi tentativo di sabotaggio all'apparato bellico tedesco in Inghilterra sarebbe stato pagato con fucilazioni di ostaggi e di altre persone innocenti.

XVI – LA DIVISIONE FANTASMA COLPISCE ANCORA

"Generale, non abbiamo un… porto da perdere!"

Non sarebbe corretto affermare che tutti i generali tedeschi furono entusiasti quando si confrontarono la tarda sera del 21 luglio al Castello di Lympne per discutere dei risultati ottenuti quel giorno. Gli invasori avevano respinto le forze nemiche lungo tutto il perimetro, riuscendo a limitare le perdite. Chi avrebbe osato lamentarsi di fronte a ciò? La risposta è racchiusa in un solo nome: Rommel. Era rimasto alquanto deluso non tanto dai suoi uomini quanto da quelli di Krantz. Benché il 21 fosse domenica, nessun marinaio e nessun soldato inquadrato nel reparto della logistica si riposò. Tutti fecero il possibile per portare in Inghilterra quanto più materiale possibile, soprattutto per la 7ª divisione panzer. Vi era, però, il timore di un improvviso intervento della Royal Navy nello Stretto e per quel motivo solamente ad un limitato numero di imbarcazioni fu permesso di navigare in quelle acque. Le cifre parlano chiaro: 17 carri armati di vario tipo del I/25º reggimento panzer, le compagnie motorizzate del I/6º reggimento di fanteria motorizzata, il 7º battaglione fucilieri motociclisti, un battaglione di fanteria per rimpiazzare le perdite della 22ª divisione, 110 tonnellate di viveri e 60 di acqua. Nessuna scorta di munizioni né pezzi di artiglieria aggiuntivi. E fu proprio quello il motivo della preoccupazione di Rommel: essendo stato testimone oculare della distruzione della 22ª brigata corazzata britannica e del seppellimento del comandante della 2ª divisione blindata, egli si fece sostenitore della teoria che gli inglesi erano giunti al collasso. Benché anche von Sponeck e von Stockhausen potessero confermare che le perdite di carri armati nemici erano state elevate, von Vietinghoff si rifiutò di concedere a Rommel la libertà d'azione. Il comandante del XIII corpo voleva trattenere nella gabbia un leone inferocito.

Ma come avrebbe fatto se il leone si fosse aperto la via d'uscita?

Se si voleva arrivare a Londra in fretta, era indispensabile accelerare l'arrivo dei rifornimenti via mare. Di fronte alle cartine rappresentanti la zona del Kent e della costa meridionale dell'Inghilterra, gli occhi puntarono come magnetizzati su alcuni nomi di località che acquistarono un'elevata importanza strategica: Rye, Deal e Ramsgate. La prima città non aveva porti di particolare importanza da un punto di vista logistico, in quanto sorgeva nei pressi del punto di affluenza di tre importanti corsi d'acqua: i fiumi Rother, il più lungo del Sussex Orientale, Tillingham e Brede. Secondo le ricognizioni, a Rye terminava il Royal Military Canal e perciò sarebbe stato molto più facile impostare una linea difensiva per coprire il fianco sinistro delle operazioni. Prendendo Rye si sarebbero tagliate fuori le rimanenti truppe della 45ª divisione di fanteria… un bottino niente male. Ma il premio più succulento era a nord: Deal e Ramsgate sarebbero stati due importanti porti dai quali far arrivare i rifornimenti via mare. Il primo era coperto dalle Goodwin Sands, e perciò solamente le imbarcazioni con un tonnellaggio ridotto avrebbero potuto accedervi, mentre il secondo rappresentava una specie di porto di Dover miniaturizzato, capace di accogliere anche i natanti più ingombranti. Controllando quattro zone portuali, il flusso dei rifornimenti sarebbe sicuramente aumentato.

«Allora? – pronunciò Rommel davanti a von Vietinghoff – Che cosa stiamo aspettando? Generale, non abbiamo un porto da perdere!»

La *Blitzkrieg* del fantasma

«Ma è un piano assurdo!» sbraitò il comandante del XIII corpo quando Rommel gli illustrò il suo piano. «Con quali forze intende attaccare? Gli uomini sono stremati da una giornata intera di combattimenti. Che cosa vuole pretendere da loro? Che la portino fino in Scozia?»

«Non sarà necessario arrivare in Scozia» rispose l'astuto comandante della 7ª divisione panzer, con un tono di assoluta tranquillità. «Mi accontento di arrivare semplicemente a Londra.»

Von Vietinghoff ribatté in tono di sfida: «Vedo che l'ironia non le manca, eh?» ma Rommel aveva già la battuta pronta. «Ed io vedo che a lei manca la capacità di intravedere le occasioni sul campo di battaglia. I soldati saranno sfiniti? Bene. Si riposeranno stanotte e attaccheranno domattina all'alba. Bisogna evitare che il nemico ripieghi a nord, dietro linee più fortificate. Bisogna approfittarne, ora che la sorte è dalla nostra parte!»

Von Vietinghoff sbottò: «Non le permetto di discutere una decisione dell'Alto Comando. L'argomento è chiuso. Lei attaccherà quando dalla 16ª Armata arriveranno gli ordini.»

Rommel ritornò con Schraepler alla stazione ferroviaria di Sandling, dove ad aspettarlo vi era il maggiore Otto Heidkamper, capo dello stato maggiore della 7ª divisione panzer. «Allora, *Herr General*, com'è andato il colloquio, se mi permetto di chiederle?»

Rommel si fermò, lo guardò e gli sorrise dicendo: «È andato meglio del previsto. Attaccheremo domani mattina, in direzione nord. Entro mezzogiorno dovremo aver raggiunto la costa. Maggiore von Metzsch!»

Sull'uscio dell'ingresso comparve l'ufficiale addetto ai rifornimenti della divisione. L'ufficiale batté il tacco, si mise sugli attenti e si portò la mano destra alla visiera. Rommel gli rispose al saluto e poi gli chiese: «Quanta benzina abbiamo?»

«Ne abbiamo per due giorni di marcia, *Herr General*» gli rispose prontamente il maggiore.

«Allora ne abbiamo anche troppa» borbottò Rommel tra sé e sé.

Von Metzsch non comprese l'affermazione del suo superiore: «Come, scusi?»

«Ho detto che per domani ne avremo anche troppa. Se qualche veicolo del reggimento Großdeutschland rimanesse a secco, potrà contare sulla nostra.» Poi alzò lo sguardo e passò in rassegna i presenti: «C'è solamente una lingua di terra che ci separa tra noi e il mare. Domani la velocità e la sorpresa saranno i fattori determinanti. Sono sicuro che gli inglesi non si aspettano una tale manovra da parte nostra.» Per Rommel, quella trentina di chilometri che fungeva da *séparé* tra lui e il mare era solamente una lingua di terra.

Che cosa aveva progettato questa volta lo scaltro generale? Un piano relativamente semplice per spingersi verso nord, intrappolare in una sacca modesta le unità inglesi schierate lungo la costa orientale del Kent e annientarle o forzarle alla resa. Il reggimento Großdeutschland avrebbe attaccato da sud, in direzione di Barham, per creare dei diversivi e tenere impegnati gli inglesi mentre il distaccamento corazzato di Rommel supportato dal I/6º reggimento motorizzato e dal battaglione fucilieri motociclisti avrebbe circondato Canterbury alle spalle, fino alla costa. Ecco spiegato il motivo di come mai i tre battaglioni rimanenti del reggimento d'élite si portarono quella notte nel settore di Wootton.

Come pianificato, alle ore 04.10 ebbe inizio l'attacco tedesco. Nessuno se ne accorse poiché non venne sparato un solo colpo d'artiglieria. No, avrebbe rovinato l'effetto sorpresa. I battaglioni del reggimento Großdeutschland procedettero ad una velocità impressionante, spiegati su un unico grande fronte. Fulcro dell'avanzata: la cittadina di Barham, dove vi era insediata una compagnia della 1ª brigata di fanteria 'Londra'. Il II battaglione si spinse lungo il fianco sinistro, attraverso i pendii boscosi di Covert Wood, anche se tutti quei saliscendi non resero facile la vita agli autisti dei veicoli ruotati. Sulla destra, il III battaglione si mosse come un grande arco, scontrandosi con qualche pattuglia britannica nei pressi di Woolage Green e fermandosi davanti a Womenswold. Al centro, il IV battaglione dapprima si insediò sulle cime selvose di Walderchain Wood e, in seguito, assaltò il centro abitato.

I tedeschi impiegarono un'arma che avevano battezzato in Francia e che si era dimostrata particolarmente adeguata a tali scopi: la *sturmartellerie*, l'artiglieria d'assalto. Che cosa significa 'artiglieria d'assalto'? Un memorandum del generale von Manstein dovrebbe essere sufficiente a chiarire eventuali dubbi: "*L'artiglieria d'assalto opera come artiglieria d'appoggio in seno alla fanteria. Non attacca come il* panzer, *non esegue sfondamento in profondità e inseguimento del nemico, ma accompagna l'attacco della fanteria eliminando gli obiettivi più pericolosi con il suo fuoco diretto. Il cannone d'assalto non combatte concentrato in grandi numeri come le unità panzer, ma è invece normalmente impiegato come plotone. Il plotone, o anche il singolo pezzo, colpisce di sorpresa e rapidamente svanisce prima di diventare un bersaglio per l'artiglieria avversaria. Il cannone d'assalto deve essere in grado di mettere fuori combattimento le postazioni di mitragliatrici nemiche con pochi colpi. Deve anche poter distruggere i carri armati avversari, paragonati a loro il pezzo ha corazzatura minore ma una superiore abilità di osservare e quindi di colpire per primo*."

Il reggimento Großdeutschland aveva aggregate due batterie di cannoni d'assalto, la 640, sotto il comando del tenente Freiherr von und zu Egloffstein, e la 659, comandata dal tenente Paul Schau-

pensteiner. Quest'ultimo era arrivato sulla scena in un periodo abbastanza critico: il 18 luglio si spense il veterano Ludwig von Frauenberg ed egli non ebbe abbastanza tempo per conoscere i suoi uomini che subito dovette entrare nel vivo dell'azione.

Ciascuna batteria era formata da sei pezzi, raggruppati in tre plotoni da due ciascuno. Gli *sturmgeschütze*, i cannoni d'assalto, erano stati ricavati da alcuni scafi dei primi modelli di Panzer III. Molto piatti e affusolati, non erano alti quanto un essere umano di media statura e armati di un cannone da 75 mm in grado di sparare a 6 km. Durante l'addestramento, i loro equipaggi diedero risultati addirittura più soddisfacenti rispetto a quelli dei carristi: in media erano più precisi e impiegavano meno granate per demolire un ostacolo che intralciava la marcia della fanteria.

Il tenente Schaupnsteiner ebbe il suo battesimo del fuoco proprio davanti a Barham, quando dovette intervenire per neutralizzare un'abitazione rigurgitante soldati britannici. Tre colpi ben piazzati e la casa fu avviluppata dalle fiamme. I soldati nemici abbandonarono Barham sotto i colpi dell'artiglieria semovente ma gli uomini del Großdeutschland, invece di avanzare, continuarono a provocare gli avversari. E quelli abboccarono alla trappola.

Il generale Britten ricevette subito i primi rapporti allarmanti: il nemico si stava avvicinando a tutta velocità da sud. Bisognava impedire uno sfondamento altrimenti la 198ª brigata sarebbe stata tagliata fuori se i tedeschi avessero proseguito verso nord. Subito si azionarono i portaordini: la 1ª brigata di fanteria 'Londra' doveva assolutamente sbarrare il passo ai soldati nemici e permettere alla 198ª brigata di organizzarsi. Britten non aveva nemmeno preso in considerazione l'idea di una ritirata strategica verso la linea GHQ tantomeno avrebbe mai potuto pensare a quale disgrazia si sarebbe presto abbattuta su di lui e sui suoi uomini. La 1ª brigata di fanteria 'Londra' avrebbe dovuto stabilire una linea improvvisata di difesa tra Snowdown, Barham e Bossingham. Peccato che nella parte centrale di quella linea fossero già arrivati i tedeschi!

E i tentativi di riconquistare la città e le alture circostanti con il I/London Irish Rifles non andarono a buon segno. Anzi, il IV battaglione del reggimento Großdeutschland partì al contrattacco subito dopo. Supportato dalle due batterie di cannoni d'assalto, diffuse il panico tra gli irlandesi e li perseguitò fino a Bishopbourne. Una resistenza intinta di fanatismo riuscì a respingere le pattuglie di ricognizione e i tedeschi non pensarono due volte al fatto che un'ulteriore avanzata avrebbe significato grosse perdite. Gli uomini del IV battaglione si insediarono nel villaggio di Kingstone, a circa 1.20 km da dove si erano rifugiati gli irlandesi. Sulle ali di questi ultimi, la compagnia A sul fianco sinistro e la compagnia D sulla destra retrocedettero all'incirca di 3 km, su ordine di Britten, per paura di essere circondati. Come se il generale non si fosse ancora accorto di essere stato tagliato fuori dal resto del Kent. O quasi…

Per operare lo sfondamento verso nord, Rommel aveva raggruppato gli 82 veicoli anfibi messi a disposizione dal generale Kuntzen e i 17 arrivati il 21 luglio, le due compagnie motorizzate, il battaglione da ricognizione e il battaglione fucilieri motociclisti in una potente unità da combattimento celere. Quando l'unità si mise in moto alle ore 05.00 assunse l'aspetto di un interminabile serpentone grigiastro che strisciava lungo le tortuose rotabili. Partendo da Postling, il primo obiettivo del generale fu sondare le difese inglesi, trovarne il punto debole, colpire e raggiungere con la velocità del fulmine il mare a nord.

Rommel, come sempre, era in testa alla colonna, a bordo del terzo carro armato. E da lì continuò a trasmettere gli ordini via radio al blindato in testa. Come in Francia, egli preferì non seguire le strade per evitare gli ingorghi dei profughi e per questo, quando i primi veicoli superarono le alture di Postling, ordinò di abbandonare la rotabile e di proseguire lungo i dolci pendii delle North Downs. Carri armati, autocarri e motociclette dimostrarono tutta la loro versatilità nel viaggiare a velocità sostenuta attraverso quei terreni dalla lieve pendenza. Ormai nulla sembrava ostacolare l'avanzata dei tedeschi. Il gruppo da combattimento superò colline e campi e sopraggiunse davanti al villaggio di Wye. A differenza di quanto era accaduto in precedenza, come nei paeselli di Brook e Brabourne, questo non era disabitato. Tutt'altro! Lì la compagnia C del I LRB, l'unica ancora a ranghi completi, si era insediata la sera prima e aveva collaborato con una ventina di miliziani volontari a sbarrare gli ingressi al villaggio per difendere quella zona. Che cos'aveva di così importante? Gli inglesi residenti nel distretto di Ashford conoscevano Wye per il College di S. Gregorio e S.

Martino, una rinomata scuola dell'agricoltura facente parte della federazione dell'Università di Londra. In generale, però, non era un nome che scorreva quotidianamente sulle bocche degli inglesi. I tedeschi che avevano invaso la Gran Bretagna ne avevano sentito parlare ancora meno. Eppure, il mattino del 22 luglio, il nome Wye fu cerchiato su tutte le cartine in dotazione ai comandanti di grosse unità del serpentone motorizzato. Oltre il villaggio scorreva il fiume Stour, una solida barriera naturale che tagliava in due il Kent. Un ostacolo, quindi, per i panzer e il piano di Rommel. Ma a Wye vi era un guado che attraversava lo Stour ed era sufficientemente largo da permettere il transito di due autocarri affiancati.

Non a caso Wye era un importante centro di comunicazione sin dai tempi dei Romani.

La sorpresa non fu dalla parte degli attaccanti. I blindati grigiastri con la croce balcanica furono avvistati da lontano e l'eco dell'inconfondibile cigolio dei cingoli risuonò poco piacevole alle orecchie degli inglesi. Che non si trattasse di una semplice pattuglia corazzata, gli uomini della compagnia C se ne accorsero subito. Rommel mandò all'attacco il battaglione fucilieri motociclisti del maggiore Friedrich von Steinkeller supportato da tutte le armi leggere e tutto il fuoco dei panzer. Gli inglesi provarono a opporre resistenza ma non avendo cannoni anticarro o carri armati di supporto, che cosa avrebbero potuto fare? Risposero alle sparatorie con le 'vecchie cerbottane arrugginite' (soprannome che diedero i tedeschi ai fucili nemici catturati) ma non conclusero nulla: le cannonate nemiche spensero come acqua sul fuoco la resistenza. I motociclisti imperversarono per le stradine, lanciarono bombe a mano tra le case, alcuni caddero ma con essi capitolò anche Wye. I tedeschi contarono 83 prigionieri. Coloro che ebbero ancora il fiato e le gambe per correre scapparono attraverso il fiume. Alcuni motociclisti tedeschi notarono questo e si lanciarono all'inseguimento. Le motocarrozzette valicarono lo Stour come se niente fosse e i fucilieri non dovettero nemmeno bagnarsi l'uniforme. Così, anche i superstiti fuggitivi furono fatti prigionieri e riportati al villaggio.

In un batter d'occhio von Steinkeller fece dietro front e si avvicinò al carro dal quale Rommel sporgeva a mezzo busto: «Allora, che cosa avete trovato? Un ponte valicabile per questi bestioni?» chiese il generale dando due pacche sulla torretta del Panzer IV D.

«Negativo, *Herr General*. Abbiamo trovato qualcosa di meglio! Madre Natura ha collocato un bel guado largo e profondo abbastanza da far transitare i nostri veicoli.»

Rommel gli rispose con un sorriso: «Eccellente. Ottima scoperta.» Poi si voltò verso i comandanti degli altri carri e agitò il braccio destro: avanti, in marcia! Uno dopo l'altro, i carri, gli autocarri e le altre motocarrozzette varcarono il fiume Stour. Proprio come Guderian a Dunkerque, Rommel non si diede minimamente pensiero dei prigionieri inglesi. Tuttavia, per non portarseli dietro, decise di mandarli nella sede del suo quartier generale a Postling e non a quello di von Vietinghoff, per non insospettirlo, rigorosamente scortati da tre autocarri pieni di soldati. L'avanzata riprese seguendo l'antica strada romana, anche se questa a un certo punto valicava di nuovo il fiume Stour. Una veloce ricognizione operata dall'unità di von Luck costrinse Rommel a seguire la rotabile: più avanti, infatti, il terreno diventava accidentato e impraticabile per i blindati.

La colonna oltrepassò la valle dello Stour e lo valicò ancora una volta nei pressi di Chillham. Qui i tedeschi incontrarono le ultime colonne di profughi che disperatamente avevano abbandonato all'ultimo la zona orientale del Kent sperando di trovare qualcosa di meglio oltre il Tamigi. Seguendo la filosofia di Rommel, i carristi circondarono Chillham da ovest ma non tormentarono i fuggiaschi. Dovevano arrivare al mare.

Erano le 10.32 quando anche l'ultimo autocarro della 5ª compagnia lasciò il paese e alle 10.54 le avanguardie della colonna raggiunsero e occuparono Boughton Street.

«Alt – comunicò Rommel via radio – sosta per fare il pieno.» Gli uomini addetti ai rifornimenti scaricarono i canistri e iniziarono a riempire i serbatoi dei veicoli mentre Rommel e Schraepler studiavano la cartina. L'arteria principale che collegava il Kent a Dover, la A2, era stata ostruita in un secondo punto: se gli inglesi avessero voluto organizzare una ritirata, quella rotabile non sarebbe stata utilizzabile.

Di fronte a Rommel adesso si trovava un secondo ostacolo. Le paludi di Graveney che non differivano granché dalle paludi di Romney o dal terreno canalizzato antistante a Dunkerque: i piccoli

corsi d'acqua erano così fitti da assomigliare, visti dall'alto, alle coronarie. L'istinto di Rommel tuttavia lo spinse a condurre una ricognizione con una decina di veicoli leggeri. Si spostò fino all'incrocio tra la A2 e la A299, meglio conosciuta dagli inglesi come la Thanet Way.

«*Herr General* – gli disse ottimista von Luck – sono sicuro che questa ci porterà dritti alla costa.»

Rommel lo guardò e gli rispose: «C'è un solo modo per scoprirlo: andiamoci.» Andarci sì ma non da soli.

Il gruppo da ricognizione tornò a Boughton Street per scoprire che le operazioni di approvvigionamento della benzina non erano ancora state ultimate. Poco male: Rommel scelse i 19 carri armati che si erano già rifocillati di benzina e gli uomini della 1ª compagnia motorizzata e si incamminò lungo la strada.

L'ultimo atto della corsa contro il tempo era iniziato.

La carrozzabile permise ai suoi veicoli di procedere con la massima celerità. Filavano così veloci che sembrava fossero a una gara, una gara tra camion, blindati e motocarrozzette. La competizione durò appena diciassette minuti poiché le unità di von Luck raggiunsero per prime le alture che si affacciavano su Seasalter, il borgo occidentale della città di Whitstable. In lontananza il mare era un continuo scintillio causato dal riflettersi dei raggi del sole.

«Forza, non siamo venuti qui per ammirare il panorama o per fare il bagno.» Rommel rimproverò i soldati che erano scesi dai loro veicoli per sgranchirsi le gambe. Montarono in sella e ripartirono. Erano le 11.23 quando Seasalter venne occupata senza colpo ferire.

Pochi minuti dopo arrivarono anche gli altri veicoli che erano rimasti indietro nonché il battaglione fucilieri motociclisti. Non arrivarono, però, dalla rotabile impiegata da Rommel bensì attraversarono l'area boschiva di Blean Wood attraverso Dunkirk. Ma qui… sì, qui c'era la stazione radar della Rete Nazionale. Tuttavia, tale sito era stato messo fuori uso da un attacco di precisione dell'*Erpro 210*. Da allora, gli inglesi non l'avevano più riparata e i tedeschi constatarono con i loro occhi la maestosità delle antenne unita alla potenza distruttrice della Luftwaffe.

«Allora – commentò Rommel ridendo – ce ne avete messo di tempo per arrivare fin qui!»

Mentre il generale condivideva l'allegria con i soldati per il successo ottenuto, si presentò il maggiore von Steinkeller che in una frase riuscì quasi a distruggere quel clima di letizia: «*Herr General*, abbiamo un grosso guaio.»

«Che genere di guaio?» gli chiese Rommel.

«Le nostre radio sono fuori dalla portata dei ricevitori a Lympne. Anche quelle del capitano von Luck sono inutilizzabili. Significa che non possiamo più…»

Ma il perspicace condottiero della 7ª divisione panzer continuò la frase al suo posto: «… non possiamo più comunicare con il corpo d'armata? Allora neanche loro possono comunicare con noi. Guardi il lato positivo della faccenda: se von Vietinghoff non può trovarci, allora neanche il nemico può individuare la nostra posizione intercettando le comunicazioni radiofoniche. Siamo fantasmi, von Steinkeller, e atteggiamoci come tali.»

Benché cercasse di restare sull'ironia, Rommel fu turbato dall'idea di non poter comunicare con il corpo d'armata. Non tanto per rivelare la sua posizione ma per cercare di avere truppe celeri in maniera da chiudere la sacca.

Tre generali e tre brigate nella trappola

Sulla collina di Coney, la collina dalle pendici erbose situata tra Elms Vale e Maxton, i generali von Vietinghoff e Kübler si davano il cambio al cannocchiale da trincea dal quale scrutavano l'avanzare della battaglia per il controllo della città di Dover. Con una mappa ben dettagliata del centro abitato, il comandante della 1ª divisione da montagna disegnava continuamente delle frecce blu, indicanti il progresso compiuto dai suoi uomini in quel settore di fronte.

Von Vietinghoff, fronteggiato da una cartina più grande, aveva segnato la posizione delle batterie tedesche per farsi un quadro completo di quali capisaldi fossero ancora in mano nemica e per stabilire se fosse il caso di far intervenire l'artiglieria a spazzarli via. Mentre discuteva di ciò con il colonnello dello stato maggiore Rudolf Hofmann, arrivò un portaordini motociclista.

«Lo manda il generale von Stockhausen. Massima priorità» disse il sottoposto.

Mentre leggeva il telegramma, Hofmann vide con i suoi occhi "che il generale si stava irrigidendo, stava diventando tutto rosso sulle guance. Sul collo gli comparvero i vasi sanguigni e le sue mani tremarono leggermente mentre posarono sul tavolino di legno il messaggio cartaceo."

«Maledizione!» saltò su all'improvviso von Vietinghoff. Perfino Kübler e il suo stato maggiore sobbalzarono e lo guardarono per una frazione di secondo. «Avevo ordinato a Rommel di non attaccare. E quello che cosa fa? Va avanti senza appoggio aereo né artiglieria. Ed è pure riuscito a trascinarsi dietro il reggimento Großdeutschland! Ed ora? Nessuno sa più dove si trovi. Sparito nel nulla! Hofmann, voglio parlare subito con il comando della 16ª Armata. Devo fare quattro chiacchiere con coloro che sono ancora in Francia.»

Hofmann prese il telefono da campo parcheggiato lì nelle vicinanze e si mise in contatto con il resto del corpo d'armata al castello di Lympne. Passò il ricevitore a von Vietinghoff che dettò il testo del cablogramma.

Uno dei piccoli passi effettuati la mattina del 22 luglio fu, infatti, la posa di due cavi impermeabilizzati per l'invio e la ricezione dei telegrammi. Nei giorni seguenti anche un cavo per le trasmissioni telefoniche dirette con l'Europa continentale sarebbe stato adagiato sul fondale dello Stretto di Dover.

Dopo neanche 5 minuti, il telefono iniziò a gracidare. Hofmann prese il ricevitore: "Qui parla il colonnello Hofmann… sì, subito – e prese un pezzo di carta e una matita e iniziò a scrivere ciò che l'operatore al castello gli riferiva – sì… tutto qua? Ricevuto. Chiudo." Agganciò il ricevitore e consegnò il pezzo di carta sul quale aveva scritto la risposta trasmessa da Busch. Von Vietinghoff la lesse e rimase qualche secondo in apnea: Busch aveva infatti comunicato che Rommel era autorizzato a non rispondere ai suoi ordini in quanto era alle dirette dipendenze del generale dei carristi Reinhardt. E quest'ultimo, che si trovava ancora in Francia, aveva promesso carta bianca a Rommel fino al suo arrivo in Inghilterra. Von Vietinghoff, sotto questo punto di vista, si rassegnò. Ma non si arrese di fronte alla nuova problematica che era sorta spontanea: se Rommel era partito verso nord, se nessuno aveva più avuto contatti con i suoi soldati da dopo le 05.00, adesso dove poteva essere? Che si fosse trattata di una semplice coincidenza o di qualcos'altro, il comandante del XIII corpo la pensò proprio come il generale della divisione fantasma: visto che aveva portato via tutti i carri armati e le truppe motorizzate, bisognava entrare subito in contatto con Rommel, sapere che cosa avesse combinato e agire di conseguenza. Tutto questo nel minor tempo possibile.

Il mezzo più efficace e più rapido per trovare i soldati scomparsi sarebbe stato l'aereo. E visto che sopra il Kent i tedeschi godevano della supremazia dei cieli, quattro 'cicogne', normalmente impiegate per i collegamenti rapidi, si alzarono in volo da Lympne e volarono in direzione nord, nord-est e nord-ovest. Non ci misero molto a rintracciare le unità disperse: quando due 'cicogne' sorvolarono la costa del Kent settentrionale, i soldati del gruppo da combattimento di Rommel fecero tutto il possibile per far notare la loro presenza agli equipaggi dei velivoli. E ci riuscirono, sventolando bandiere con le svastiche, lanciando elmetti al cielo, sbracciando a più non posso e sparando in aria dei razzi di segnalazione bianchi. Gli osservatori presero nota circa la posizione delle truppe, i piloti sorvolarono per un paio di volte la zona e poi tornarono indietro. Quando gli aerei toccarono terra a Lympne, von Vietinghoff era già lì, sul bordo pista, ad aspettarli. Rimase tuttavia sconcertato quando diede un'occhiata alle mappe pasticciate degli osservatori che avevano individuato la posizione di Rommel. Una modesta circonferenza di colore nero includeva l'area delle Paludi di Graveney e Whistable mentre a matita erano stati tracciati altri simboli: pallini, frecce e strani poligoni curvilinei nell'area ad ovest di Canterbury. Von Vietinghoff capì: erano gli spostamenti delle truppe inglesi immortalati verso il mezzogiorno del 22 luglio.

Prima di illustrare la sua decisione, però, è opportuno rispondere alla domanda: che cosa avevano fatto nel frattempo i britannici?

L'esito della battaglia di domenica 21 aveva traumatizzato i cardini della catena di comando delle truppe stanziate nel Kent, una situazione resa ancor più critica per un motivo ormai noto: la carenza delle informazioni. Una carenza che, in quella particolare circostanza, era da estendere non soltanto agli effettivi e alle intenzioni del nemico ma anche a certe questioni che aleggiavano senza

una concreta risposta: tanto per citarne una, che fine avevano fatto i comandanti della 2ª divisione corazzata? Se, per una via o per l'altra e con molte difficoltà viste le precarie condizioni delle comunicazioni, al quartier generale di Thorne arrivò la notizia che il generale Tilly era 'caduto in combattimento', allora cosa era accaduto alla 2ª divisione corazzata? Era stata distrutta completamente oppure qualche carro superstite era riuscito a sfuggire? E i generali di brigata Charrington e Cockburn dov'erano? Feriti, morti o caduti tra le mani dei tedeschi? Thorne preferì archiviare la questione indicandoli come *missing,* cioè dispersi. Le sconfitte subìte su tutti i fronti della testa di ponte lo lasciarono invece scioccato a tal punto che gli fecero tornare in mente le vicende vissute in Francia. L'idea di effettuare una 'Dunkerque al rovescio' era miseramente fallita e la prima e unica cosa a cui pensò fu quella di ordinare un arretramento della linea del fronte e attendere. Attendere l'intervento della Royal Navy, della RAF e l'arrivo dei rinforzi per lanciare una seconda e decisiva puntata contro i tedeschi.

Aspettare passivamente il nemico per prendere tempo fu, però, una scelta profondamente intrisa di lacune a livello dell'intelligence. Nel rapporto destinato al Premier si ritrovano le motivazioni di quella scelta non molto conveniente: secondo le osservazioni fornite dai superstiti, i tedeschi avevano sparato un numero così elevato di munizioni che non ne avrebbero avute a sufficienza per ulteriori azioni il giorno seguente. Ignorando la possibilità di un ponte aereo, Thorne presentò la più ottimistica delle previsioni, ponendo l'accento sui limiti che i tedeschi avrebbero incontrato nel rifornire dal mare le loro divisioni: il ciclo delle maree, il cattivo tempo sulla Manica e sullo Stretto, la strenua resistenza della città di Dover e un immediato intervento della Royal Navy. In conclusione, i tedeschi avrebbero avuto adeguate forze per lanciare un'offensiva non prima del 10 agosto e sicuramente per quel giorno gli inglesi avrebbero avuto le condizioni ideali per schiacciare definitivamente il nemico. Tuttavia non ci vuole molto a capire che tra una semplice *supposizione* e una *certezza matematica* vi è un abisso illimitato.

Von Vietinghoff, influenzato dall'intrepida azione di Rommel e sospettoso riguardo ai movimenti delle truppe avversarie, assunse un atteggiamento tipico del comandante appena citato. Egli scavalcò le limitazioni che Busch gli aveva imposto e ordinò un'avanzata generale verso nord. Era imperativo ricongiungersi con Rommel e chiudere in una grande sacca le brigate inglesi a difesa della costa orientale del Kent prima che queste si fossero ordinatamente ritirate ad ovest. Contemporaneamente, perché non tagliare fuori anche le eventuali truppe stanziate nelle paludi di Romney e le paludi di Walland, puntando su Rye? I portaordini motociclisti consegnarono presto le disposizioni di von Vietinghoff. La 35ª divisione di fanteria si sarebbe lanciata a tutta velocità verso ovest, avrebbe terminato la corsa raggiungendo il corso del Royal Military Canal fino a Warehorne e da lì avrebbe raggiunto Ashford. Simultaneamente, i battaglioni del 21º reggimento della 17ª divisione si sarebbero uniti alle truppe di Reinhard. Gli elementi del 95º reggimento, che non avevano preso parte agli scontri, avrebbero chiuso la sacca seguiti da quelli del 55º. La 22ª divisione aviolanciata assieme al reggimento Großdeutschland avrebbe attaccato gli inglesi da sud e li avrebbe respinti verso le spiagge, fino alla loro totale distruzione. Se la situazione lo avesse richiesto, anche la 7ª divisione aerea sarebbe intervenuta.

Gli ordini di von Vietinghoff raggiunsero i destinatari con una velocità fulminea e con un'altrettanta celerità i soldati smisero di rafforzare le difese e si prepararono a marciare. Erano le 15.00 del 22 luglio e la 1ª compagnia del 95º reggimento si incolonnò verso nord, seguita a breve distanza dalle altre dei rispettivi battaglioni. Baciati dai raggi del sole che a intermittenza apparivano e scomparivano, i bavaresi della 17ª marciarono senza sosta, superando la fatica fisica solo grazie al pensiero delle ricompense che avrebbero ottenuto una volta portata a termine l'impresa.

In poco più di tre ore, la fanteria appiedata seguì le orme tracciate dai panzer di Rommel, da Wye fino a Boughton Street, occupando l'area a cavallo della valle del fiume Stour e insediandosi sulle cime frastagliate dal sottobosco di King's Wood. Non mancarono scontri occasionali che riguardarono, però, i soldati del 55º reggimento, i quali costituivano il fianco destro dell'avanzata, quello ad est del fiume Stour. Ci furono sparatorie nei pressi di Crundale ma gli scozzesi della compagnia D del I/London Scottish non demorsero. I tedeschi, anche se appiedati, li accerchiarono, li ignorarono e proseguirono oltre. Alle 19.02, la sacca era definitivamente chiusa e i soldati non per-

sero tempo a rinforzare le difese e a riposarsi, soprattutto quelli del 55º che avrebbero dovuto avanzare il giorno seguente lungo tutta la linea verso est.

I fanti del 95º, invece, si prepararono a difendere il lato orientale della sacca appena creata. Ma non tutti. Quelli del I battaglione furono immediatamente impiegati in azione. La solita avventatezza di Rommel! Mentre il sole volgeva al tramonto, il generale volle approfittare dei minuti di luce rimanenti e fu incuriosito dall'insolita quiete che stagnava tutt'intorno alla zona di Seasalter. E così fece, senza curarsi troppo delle lamentele del tenente colonnello Udo de Rainville, comandante in capo del I battaglione: «I miei uomini hanno marciato per tutto il pomeriggio. Come può permettere che siano pronti per ingaggiare un combattimento? Meriterebbero almeno un minuto di riposo.»

«Non ho detto che devono per forza affrontare il nemico. Devono semplicemente arrivare nei luoghi che assegnerò loro» rispose Rommel.

Ancora qualche chilometro di marcia. Gli effettivi del I battaglione del 95º reggimento si acquattarono tra gli alberi ad alto fusto che controllavano l'area tra Chartham Hatch e Maypole: tutta la zona nord nord-ovest di Canterbury. Le due grandi città costiere, Whistable e Herne Bay furono espugnate senza la minima fatica. Non vi erano presidi britannici né miliziani ma solo gruppi di anziani, troppo vecchi per combattere e per affrontare l'esodo verso nord, che si affacciarono alle finestre e si riversarono per le strade quando udirono il rombo dei carri armati. Non accolsero i tedeschi a braccia aperte ma nemmeno li ostacolarono. Semplicemente li lasciarono andare avanti. Quando calò la notte, l'anello intorno alle formazioni britanniche era stato chiuso e in certi punti anche rinforzato. E i generali di brigata Britten e Portman, ai quali si aggiunse anche Rawcliffe, non dubitarono minimamente di ciò che era accaduto alle loro spalle. Le comunicazioni erano precarie, dal momento che le linee telefoniche con Ashford erano state interrotte, e l'ultimo messaggio che provenne dal generale Liardet era arrivato tramite due staffette in motocicletta e parlava solamente di "attendere nuovi ordini fino a quando il quadro della situazione non fosse stato più chiaro."

Il quadro si schiarì subito con l'arrivo del nuovo giorno. Von Vietinghoff, dopo aver allertato i vari comandanti, scatenò l'offensiva. Senza artiglieria e senza aviazione, i tedeschi diedero il via alle danze. Sull'estremità meridionale, la 22ª aviotrasportata del generale von Sponeck balzò all'assalto sul fianco destro. I capisaldi inglesi a difesa di Deal non si potevano neanche definire tali in quanto i presidianti non avevano neppure iniziato le opere di fortificazione. Di fronte all'onda d'urto del 65º reggimento, caddero così come cadde nelle mani degli invasori anche la città con il suo importante porto. Gli altri due reggimenti avanzarono a compagnie spiegate, impegnando in duri combattimenti gli inesperti della 1ª brigata. Alcuni si arresero, altri morirono sul posto, altri ancora abbandonarono la posizione e ripiegarono.

Se sul fronte della 22ª i tedeschi avevano il vantaggio numerico, nel settore del reggimento Großdeutschland possedevano tutti gli strumenti per sfondare. Le batterie di cannoni semoventi aprirono la strada ai battaglioni che seguivano. I villaggi di Aylesham e Ash assieme alla città di Sandwich furono conquistati con azioni lampo dalle truppe di von Stockhausen e von Sponeck. Le due brigate di fanteria 'Londra' non riuscirono ad arrestare l'avanzata dei tedeschi, nonostante i disperati casi di qualche manipolo di fucilieri e mitraglieri che, di tanto in tanto, spuntava qua e là tra le casette disabitate e costringeva i tedeschi a gettarsi a terra e strisciare. Quando capitavano inconvenienti del genere, entravano in azione le batterie di *sturmgeschütze* dei tenenti von und zu Egloffstein e Schaupnsteiner. Due o tre granate e la posizione nemica veniva annientata. Nel settore della 22ª divisione, dove non erano disponibili i cannoni d'assalto, von Sponeck arrivò addirittura a gettare nella mischia le *Schwerer Panzersphäwagen*, le vetture blindate pesanti in dotazione ai reparti corazzati (a differenza delle *Leichter Panzersphäwagen* in dotazione alla fanteria). I loro cannoni automatici da 20 mm permettevano di controbattere alle raffiche delle Vickers inglesi mentre drappelli di soldati partivano alla carica scagliando bombe a mano. Ma, per quanto eroiche e patriottiche fossero quelle azioni di resistenza, si opposero con la stessa forza di una casa di paglia di fronte al vento in tempesta. Perlomeno evitarono un completo collasso del fronte inglese, anche se i tedeschi notarono che i soldati feriti, morti e demoralizzati venivano abbandonati sui bordi delle rotabili impiegate per la ritirata.

Della stessa pasta fu l'avanzata di Rommel e del battaglione di fanteria motorizzata. I panzer sbucarono fuori da Herne Bay e i camion straripanti di soldati uscirono dai boschi. Il terreno irto di canali e canaletti davanti all'isola di Thanet era lo sbarramento ideale per frenare il movimento dei panzer ma non per rallentare la marcia di Rommel. Grazie alla A28, la grande strada asfaltata che arrivava fino a Margate, tutte le difficoltà furono superate. Insieme, valicarono il fiume Wantsum e nei pressi di St. Nicholas-at-Wade entrarono in contatto con alcune formazioni di retroguardia della 198ª brigata. Le respinsero verso ovest ma non le inseguirono. Rommel, sempre alla testa dei suoi panzer, fece convergere uomini e mezzi verso sud-est, sempre sfruttando le magnifiche rotabili che irroravano quella zona del Kent.

«Quando ci fermiamo?» chiedeva un capocarro al resto della formazione.

«Quando il panzer di Rommel avrà finito la benzina!» rispondeva un altro. In realtà, i panzer si fermarono quando raggiunsero la località storica di Ebbsfleet. Secondo la *Cronaca anglosassone*, infatti, quello fu il luogo in cui sbarcarono i Sassoni nel 449. Il 22 luglio 1940, invece, i carristi e i fanti della 22ª si diedero calorosamente la mano. In una sottile striscia di terra, ciò che rimaneva delle due brigate di fanteria ripiegò in tutta fretta verso Canterbury. Solamente i superstiti della 2ª brigata 'Londra' riuscirono a sfuggire; i loro commilitoni della 1ª furono inseguiti e fatti prigionieri dalla fanteria motorizzata tra l'ansa dello Stour e Canterbury. Nessuna traccia però dei comandanti.

Già. I tre generali, udito il sentore della battaglia in avvicinamento, tentarono di mettersi in contatto con Liardet mandando staffette e portaordini, nessuno dei quali però raggiunse Asfhord: furono tutti catturati dagli uomini del 55º reggimento. Il colonnello Karl-Wilhelm Specht, che comandava l'unità, facendosi tradurre i comunicati scritti, poté rendersi conto in quale stato si trovavano i comandi britannici intrappolati: erano pervasi dal caos fino al midollo. I tre alti graduati, infatti, capirono immediatamente come volgeva la situazione quando videro arrivare al quartier generale in tutta fretta gli uomini del I/Queen's Westminster, alcuni addirittura senza elmetto né arma. Quando quelli raccontarono dello sfacelo avvenuto sul fronte e dei tedeschi che si erano fermati a sud-est della città, i tre subalterni di Liardet si fecero prendere dal panico. Che cosa dovevano fare in momenti come questi? Rawcliffe, che era andato da Britten per discutere sulle future disposizioni della 198ª brigata, propose una ritirata, approfittando della pausa degli attaccanti. Ritirata? Organizzare una ritirata di un'intera brigata in un così poco tempo sarebbe stato troppo rischioso. Già le difese avevano fatto fiasco, figuriamoci una manovra di ripiegamento! Per quanto tempo sarebbe durata questa pausa? Per quanto tempo la Luftwaffe non avrebbe fatto la propria apparizione nei cieli? Interrogativi privi di risposta. Ritirarsi dietro la linea GHQ divenne l'unica opzione disponibile. L'opzione che fece degenerare tutta la situazione. Le comunicazioni con Liardet erano troncate e i tre generali improvvisarono.

Rawcliffe decise di recarsi immediatamente sull'isola di Thanet per allertare i suoi uomini e farli allontanare da quella trappola mentre Britten e Portman organizzarono la difesa di Canterbury: la 198ª brigata avrebbe possibilmente seguito il corso della A28 per ritirarsi fino alla città e da lì, assieme ai superstiti della 2ª brigata di fanteria 'Londra', sarebbero arrivati dietro alle difese più stabili.

Nulla, però, andò per il verso giusto. Il generale Caso si beffò dei difensori. Nel momento in cui le ultime truppe della brigata di Portman entravano in città e i cittadini iniziavano a ostruire le strade, la jeep con a bordo il generale Rawcliffe e il suo attendente partì a gran velocità verso Margate. Ma il viaggio durò molto poco: quando il veicolo si inoltrò nella strada principale, alcune case più avanti detonarono e ostruirono la strada. L'attendente ebbe i riflessi pronti e frenò prima che il veicolo andasse a schiantarsi. Mentre con la pistola alla mano scese per andare a verificare che cosa avesse provocato quell'esplosione, tutt'intorno alla jeep comparvero i soldati tedeschi, un plotone della 2ª compagnia del reggimento Großdeutschland. Infatti, il I battaglione motorizzato si era staccato dal resto dell'unità e aveva iniziato ad aggirare Canterbury per circondarla da est contemporaneamente ai battaglioni del 55º reggimento che avrebbero fatto lo stesso da nord, ovest e sud.

Il caporale Heilmut Zanecken, un osservatore della 2ª compagnia, notò l'avvicinarsi di una jeep solitaria che recava le insegne di un generale e l'intera unità preparò alla svelta un'imboscata. Quando i soldati si avvicinarono e scoprirono il valore di quel prigioniero, tre fucilieri lasciarono la

compagnia e portarono la jeep da von Stockhausen. Con qualche gesto di cortesia, Rawcliffe parlò più di un uccellino, dando in dieci minuti così tante informazioni che i tedeschi avrebbero impiegato mesi per raccoglierle o che, addirittura, non avrebbero mai scoperte. La più importante fu l'organizzazione e la disposizione della sua unità.

Von Stockhausen comprese che non vi era un secondo da perdere. A bordo della sua jeep catturata, si fece portare fino a Cliffs End, località costiera espugnata dalla 6ª compagnia della 22ª aviotrasportata dove Rommel stava formulando i suoi piani per sfondare le difese della 198ª brigata. L'arrivo di Rawcliffe fu come la manna dal cielo per i comandanti tedeschi. Ormai anche quel giorno di combattimenti stava per concludersi e nessuno gradiva l'idea di conquistare Ramsgate in un assalto notturno. Ecco che la presenza di Rawcliffe tra le mani dei conquistatori giocò a loro vantaggio: Rommel chiese al generale di convincere i suoi uomini a non opporre resistenza, ad arrendersi incondizionatamente alle pattuglie tedesche. In cambio, promise che avrebbe risparmiato loro le fatiche dei lavori forzati in Germania. Rawcliffe ebbe appena quindici minuti scarsi per riflettere e, sotto pressione, alla fine accettò l'offerta di Rommel.

Alle 18.41 due colonne motorizzate tedesche si incamminarono una verso Margate e l'altra verso Broadstairs. Alla testa della prima vi era la jeep di Rawcliffe dalla quale sventolavano due bandiere: una formata da uno straccio bianco e l'altra con il simbolo del Terzo Reich. Dopo un breve colloquio con i suoi ufficiali, Rawcliffe annunciò la resa incondizionata della 198ª brigata. Fu la prima volta in cui un'unità così grossa fu costretta a consegnarsi interamente al nemico, ufficiali e sottufficiali inclusi. Dopo quell'occasione, Rommel dimostrò di essere non solo un audace comandante ma anche un uomo onesto e rispettoso delle promesse: per tutto il tempo in cui egli restò in Gran Bretagna, Rawcliffe e gli uomini della 198ª brigata restarono lì, nell'isola di Thanet, senza che ad uno solo di essi fosse torto un capello. Ma al di là delle promesse, il guadagno che i tedeschi ricavarono da quella trattativa fu immenso: il porto di Ramsgate venne preso intatto e l'aerodromo di Manston poté essere reso operativo nel giro di 36 ore. Naturalmente non mancarono episodi di resistenza all'arrivo delle truppe tedesche e alla resa della 198ª brigata: i 900 LDV sotto il comando del Maggiore Witts che difendevano Margate rifiutarono di arrendersi e condannarono aspramente la resa incondizionata di Rawcliffe. Armati con appena 100 fucili con 5 colpi cadauno, pistole e bastoni, resistettero per circa un'ora, prima di venire sopraffatti.[1]

Le cose a Canterbury andarono molto diversamente. Dopo aver aggirato ai quattro punti cardinali la città nel primo pomeriggio, le compagnie del 55º reggimento credettero di avere vita facile quando scoprirono che il cerchio che strozzava la città si era chiuso senza ostacoli. Anche i bavaresi più ottimisti, però, persero le speranze di una facile vittoria quando furono respinti. La presenza dei due generali e le condizioni nelle quali arrivarono i soldati reduci dagli scontri scatenarono un'ondata di sciovinismo tra i cittadini e gli LDV che funse da frangiflutti per l'onda tedesca. Nemmeno l'arrivo degli altri tre battaglioni d'élite e l'intervento delle batterie di cannoni d'assalto seppero sbloccare la situazione.

"Com'è possibile che di punto in bianco dei soldati sfiancati e avviliti tirino fuori questo spirito combattivo?" si domandò Loch quando venne a sapere ciò che era successo al 55º reggimento. Canterbury andava conquistata, in un modo o nell'altro. Dopo che gli inglesi rifiutarono le proposte di resa, von Vietinghoff si rivolse alla Luftwaffe, chiedendo un leggero attacco aereo giusto per indurre i difensori di Canterbury a cedere. Ma niente da fare! Neppure dopo che una dozzina di He-111 avevano riversato 18 tonnellate di bombe la volontà dei difensori fu spezzata! Non volendo rischiare inutilmente la vita dei suoi uomini, von Vietinghoff fece allentare l'anello attorno alla città e fece richiesta per un'incursione più pesante. Mentre qualche chilometro più ad est Rommel e Rawcliffe discutevano, su Canterbury si abbatté la furia del KG 2 e l'ira del III./KG 53. Quasi per ironia della sorte, accadde l'esatto contrario di ciò che avvenne nell'isola di Thanet: una bomba da 250 kg colpì l'edificio dove vi era il quartier generale del generale Britten, non lasciando alcun superstite. Tutti coloro che rifiutarono di arrendersi furono costretti a cedere le armi a causa dell'evolversi della situazione. I tedeschi si erano infiltrati nella città devastata, comparivano dove e quando gli inglesi meno se l'aspettavano: dopo due ore di combattimenti al buio, Canterbury fu espugnata. Ma non tacquero gli spari: gli uomini del 55º, irritati per la resistenza dei britannici, cercarono trenta super-

stiti a caso, feriti e sani, militari e civili e decisero di passarli per le armi per far capire loro le conseguenze del loro gesto. Per schernirli maggiormente, li portarono sul retro della Cattedrale, nella quale Tommaso Becket nel 1170 fu assassinato da quattro cavalieri mandati dal re Enrico II per via di alcune frizioni politico-religiose tra i due. I tedeschi accesero due grandi falò ai lati della cattedrale, aiutarono gli inglesi a scavare una grande fossa e poi li fucilarono in tre turni da dieci. Ancora una volta la 17ª divisione di fanteria si era macchiata di questi gesti che disonoravano il soldato tedesco ma Loch si difese davanti a von Vietinghoff dicendogli che, se avesse avuto intenzione di mandarlo davanti alla corte marziale, egli avrebbe fatto lo stesso: non era stato forse il comandante del XIII corpo a ordinare l'incursione su Canterbury e a uccidere quasi 900 persone? Questo dissidio creò un certo clima di tensione tra i due generali, tensione che gli eventi bellici aiutarono a sciogliere.

La ritirata del fronte occidentale

Anche più a sud, nella zona delle paludi di Romney, la 35ª divisione di fanteria e il 21º reggimento della 17ª divisione partirono all'assalto il 22 luglio. I risultati ottenuti, però, non furono così eclatanti se paragonati a quelli guadagnati nel Kent settentrionale. Le batterie del 53º e del 17º reggimento d'artiglieria erano state trasferite nella notte in posizioni più avanzate e alle luci del 23 prepararono la strada al 21º reggimento. Partendo dalle posizioni attorno a Postling e Lyminge, i battaglioni si incamminarono ancora quando i cannoni stavano sparando. Il I e il 17º battaglione da ricognizione avanzarono verso Wye con alla testa la compagnia fucilieri motociclisti mentre il II e il III sarebbero arrivati circondando la città dal fianco sinistro. Il piano rifletteva la strategia tedesca di conquistare un grosso centro abitato: circondare la città, interromperne l'elettricità e il gas, occupare i punti più elevati, dividerla in tante piccole sacche e ripulirle una alla volta. Normalmente, la fanteria avrebbe avuto l'appoggio dei corazzati, dell'aviazione e dell'artiglieria. Per il 21º reggimento, solamente l'ultimo ingrediente per il supporto era disponibile quel giorno. Per cercare di rimpiazzare i panzer, il colonnello Hoffmeister decise di fare affidamento sulle truppe celeri del 17º battaglione da ricognizione e sull'armamento pesante a disposizione dei soldati. La velocità dell'azione sarebbe stata un fattore determinante. Tuttavia, benché gli inglesi fossero presi alla sprovvista, Liardet non si lasciò prendere facilmente dal panico. Poiché uno sbarramento d'artiglieria era un sintomo di un imminente attacco nemico, egli ordinò alla 136ª brigata di tenersi pronta. Mentre la pioggia di granate continuava a venire giù, vicino alla sua scrivania piena di scartoffie squillò il telefono. Liardet immaginò chi potesse essere, sapendo che l'unica linea telefonica era diretta al quartier generale della 45ª divisione di fanteria situato in una modesta cascina nei pressi di Hamstreet. Alzò il ricevitore. Dall'altra parte vi era il maggior generale Schreiber, il comandante dell'unità che il giorno prima aveva subìto perdite elevatissime ed inutili.

"Sono allucinazioni oppure vere cannonate quelle che sento?" chiese.

"Non sono allucinazioni. Purtroppo il nemico sta concentrando tutte le sue batterie contro la città. Sembra che sia intenzionato a sfondare o a conquistarla. Che ne sarà della 136ª brigata?" Piuttosto sarebbe stato meglio dire: che ne sarà della 45ª divisione di fanteria? Che ne sarà del fronte tra Ashford e New Romney, tenuto da due brigate dagli effettivi demoralizzati e malandati? Il maggior generale Schreiber, veterano della Prima Guerra Mondiale come Liardet, suggerì una ritirata su larga scala della 45ª divisione e del nucleo di comando della 1ª 'Londra'. Sì, in questo caso la decisione sarebbe calzata a pennello. La sua idea non fu gettata così su due piedi: egli sapeva che le brigate 134ª e 135ª non avevano ancora iniziato le opere di fortificazione e che gli uomini sarebbero stati più contenti se avessero potuto evitare di ingaggiare con il nemico sanguinosi combattimenti ravvicinati. Perciò giocò la carta che mandò sulle furie i soldati tedeschi: la ritirata, una grande ritirata verso ovest. La 45ª sarebbe stata molto più utile a difesa di zone come l'entroterra dell'East Sussex. La sua motivazione fu accompagnata dalla convinzione che "i tedeschi, se lo avessero voluto, avrebbero sfondato dove e quando avrebbe fatto loro comodo."

Mentre gli invasori iniziarono la marcia per inglobare la città di Ashford, la 136ª brigata assieme al generale Liardet evacuò il centro abitato, lasciando solamente la compagnia B del I/LRB come retroguardia. Requisirono tutti i camion e tutte le automobili con ancora del carburante e in grado di

funzionare, ci caricarono sopra i feriti e l'equipaggiamento pesante e si incamminarono verso Maidstone. Più a sud, le brigate della 45ª divisione si sganciarono e ripiegarono a marce forzate verso ovest, attraverso il Royal Military Canal, le vaste coltivazioni, i villaggi abbandonati e le cascine.

Ad Ashford, la compagnia messa di retroguardia seppe svolgere a dovere il proprio compito, coadiuvata dal plotone di esploratori. I battaglioni del 21º reggimento non ebbero vita facile, soprattutto dal momento che gli inglesi facevano avvicinare quanto più possibile i tedeschi prima di aprire il fuoco, ferendone o uccidendone a decine. Il colonnello Hoffmeister, di fronte a quel disastroso scenario, fece arrivare il battaglione anticarro della divisione. Così i tedeschi risolsero la questione dello snidare i nemici: facevano saltare in aria le case dentro cui i britannici si nascondevano. I combattimenti per la città assorbirono tutti gli sforzi del 21º reggimento e il sacrificio della compagnia B e del plotone di esploratori permise a Liardet e alla 136ª brigata di guadagnare tempo prezioso per ritirarsi. Le colonne britanniche, però, se riuscirono a sfuggire alla fanteria, non furono così fortunate da evitare l'intervento della Luftwaffe. Un *Rotte* di Bf-109 dell'*Erprobungsgruppe 210*, in una missione di pattuglia sopra i cieli controllati dalle truppe d'invasione. Fortuna volle che i due apparecchi non chiamarono altri rinforzi ma si gettarono a volo radente contro le formazioni in movimento. Sventagliarono le mitragliatrici, ripresero quota e poi tornarono in Francia. Risultato? Temendo incursioni peggiori, Liardet fece nascondere gli uomini e i veicoli nella macchia verde di Longbeech Wood e attese l'arrivo delle tenebre. Quando queste sopraggiunsero, gli inglesi si rimisero in marcia, alla faccia dei fucilieri motociclisti mandati in perlustrazione nei dintorni di Ashford: quando se ne accorsero, ormai i nemici erano già scomparsi nell'oscurità.

Ancora più scadenti furono le conclusioni ottenute dalla 35ª divisione di fanteria. Il generale Reinhard non aveva dimostrato un particolare fervore quando von Vietinghoff gli fece arrivare il piano di Rommel, anche se estendere la linea fino a Rye lungo il corso del Royal Military Canal apparve un traguardo non trascurabile. Sta di fatto che, tra un'indecisione e una consultazione, il generale trattenne per quattro ore le truppe. Quattro vitali ore! Quattro ore che furono ampiamente sfruttate dagli inglesi per fuggire il più possibile. Quel ritardo si spiega solo se si tiene conto di una cosa: i campi minati. Non tutte le mine, infatti, erano state fatte detonare dal nemico e i genieri che le piantarono persero il loro tempo per rimuoverle. Nel frattempo, Reinhard aveva sguinzagliato le truppe celeri della divisione quando cominciò ad essere raggiunto da comunicati provenienti dalle pattuglie inviate in perlustrazione e che parlavano dell'improvvisa scomparsa del nemico. Una ricognizione aerea efficiente avrebbe risolto tutti i problemi ma a Reinhard non venne in mente di far alzare i ricognitori. Invece, diede via libera al 35º battaglione da ricognizione dandogli un solo obiettivo: costeggiare il Royal Military Canal fino a Rye e attendere l'arrivo della fanteria. Sì, bell'attesa! Le vetture blindate e i motociclisti attraversarono le paludi di Romney su stradine sterrate che limitarono assai la velocità dei veicoli. "Maledetti canali… maledette carrozzabili dissestate!" imprecavano i piloti. Ma le loro invettive non fecero apparire magicamente un manto stradale né aumentarono la velocità di crociera delle autoblinde. Quando l'avanguardia appiedata del 111º reggimento raggiunse Rye, erano ormai le 16.00.

«Quanti *Tommy* avete catturato?» domandò il fuciliere Konrad Elmüht a un motociclista che fumava una sigaretta. Quello lo guardò, scosse la testa e disse: «Non abbiamo trovato neanche un capello dei soldati inglesi.» Poi sospirò e aggiunse: «Forse qualche compagnia si è ritirata più a sud e sarà stata pescata da una nostra unità.» Ma nessun soldato inglese venne trovato nelle paludi di Walland, a Camber o a Lydd.

Gli uomini del 34º reggimento, inviato apposta a perlustrare la zona a sud del Royal Military Canal, spesero tutto il giorno a cercare nemici che si erano portati a una distanza di sicurezza alquanto relativa, in quanto sempre vulnerabili agli assalti dal cielo. Nemmeno la conquista della stazione radar di Rye poté essere uno strumento di consolazione per Reinhard poiché i tedeschi scoprirono che i britannici si erano presi la briga di manomettere le antenne e di far saltare in aria le baracche una volta per tutte. D'altronde, come dicevano gli inglesi, '*you can't have a cake and eat it too'*, che vede nella traduzione migliore il proverbio 'non si può avere la botte piena e la moglie ubriaca'.

Von Vietinghoff aveva ottenuto a nord ciò che desiderava e ad ovest il 50% degli obiettivi prefissati. Ma ormai la testa di ponte era stata notevolmente espansa e ci sarebbe stata una sola cosa da fare per il XIII corpo: aspettare i rinforzi della 16ª Armata.

Issued by the Ministry of Information on behalf o the War Office and the Ministry of Home Security

STAY WHERE YOU ARE

IF this island is invaded by sea or air everyone who is not under orders must stay where he or she is. This is not simply advice: it is an order from the Government, and you must obey it just as soldiers obey their orders. Your order is "Stay Put", **but remember that this does not apply until invasion comes.**

Why must I stay put?

Because in France, Holland and Belgium, the Germans were helped by the people who took flight before them. Great crowds of refugees blocked all roads. The soldiers who could have defended them could not get at the enemy. The enemy used the refugees as a human shield. These refugees were got out on to the roads by rumour and false orders. Do not be caught out in this way. Do not take any notice of any story telling what the enemy has done or where he is. Do not take orders except from the Military, the Police, the Home Guard (L.D.V.) and the A.R.P. authorities or wardens.

What will happen to me if I don't stay put?

If you do not stay put you will stand a very good chance of being killed. The enemy may machine-gun you from the air in order to increase panic, or you may run into enemy forces which have landed behind you. An official German message was captured in Belgium which ran:

"Watch for civilian refugees on the roads. Harass them as much as possible."

Our soldiers will be hurrying to drive back the invader and will not be able to stop and help you. On the contrary, they will have to turn *you* off the roads so that they can get at the enemy. You will not have reached safety and you will have done just what the enemy wanted you to do.

How shall I prepare to stay put?

Make ready your air-raid shelter; if you have no shelter prepare one. Advice can be obtained from your local Air Raid Warden or in "Your Home as an Air-raid Shelter", the Government booklet which tells you how to prepare a shelter in your house that will be strong enough to protect you against stray shots and falling metal. If you can have a trench ready in your garden or field, so much the better, especially if you live where there is likely to be danger from shell fire.

How can I help?

You can help by setting a good example to others. Civilians who try to join in the fight are more likely to get in the way than to help. The defeat of an enemy attack is the task of the armed forces which include the Home Guard, so if you wish to fight enrol in the Home Guard. If there is no vacancy for you at the moment register your name for enrolment and you will be called upon as soon as the Army is ready to employ you. For those who cannot join there are many ways in which the Military and Home Guard may need your help in their preparations. Find out what you can do to help in any local defence work that is going on, and be ready to turn your hand to anything if asked by the Military or Home Guard to do so.

If you are responsible for the safety of a factory or some other important building, get in touch with the nearest military authority. You will then be told how your defence should fit in with the military organisation and plans.

What shall I do if the Invader comes my way?

If fighting by organised forces is going on in your district and you have no special duties elsewhere, go to your shelter and stay there till the battle is past. Do not attempt to join in the fight. Behave as if an air-raid were going on. The enemy will seldom turn aside to attack separate houses.

But if small parties are going about threatening persons and property in an area not under enemy control and come your way, you have the right of every man and woman to do what you can to protect yourself, your family and your home.

Stay put.

It's easy to say. When the time comes it may be hard to do. But you have got to do it; and in doing it you will be fighting Britain's battle as bravely as a soldier.

(Printed in England)

Volantino che venne distribuito nelle zone occupate dai tedeschi per dare istruzioni alla popolazione.

XVII – IL *COUP DE GRÂCE* ALLA LINEA GHQ

La corsa ai rifornimenti

Per un bel po' di giorni, la linea del fronte parve stabilizzarsi e nessuno dei due belligeranti mostrò particolare interesse a effettuare operazioni in grande stile. Il fatto che tedeschi e inglesi non si fossero affrontati come avevano fatto fino al 23 luglio non significò affatto una nuova *Sitzkrieg*. La calma e la tranquillità che regnavano tra le due linee dietro cui si erano trincerati gli eserciti avversari rappresentavano uno stato di "quiete prima della tempesta". Fu, infatti, nelle retrovie che per più di una settimana furono compiuti enormi progressi, da una parte e dall'altra.

Di fronte alla lista sterminata di problemi che Thorne doveva risolvere, se ne aggiunse uno di non minore importanza. Auckland Geddes, il commissario regionale della protezione civile del Kent, si incontrò con lui la sera del 23 per discutere di questioni non indifferenti: l'esodo di migliaia di profughi e tutti i problemi che ne seguivano. Il fallimento della controffensiva fu accompagnato da una crisi nel settore della protezione civile del Kent. La paura di essere trucidati dai tedeschi, le incursioni notturne della Luftwaffe, i mitragliamenti a bassa quota dei Bf-110 e una prima forma di pessimismo generato dalle sconfitte militari indussero la maggior parte dei fuggiaschi a lasciare le loro case e le loro proprietà in tutta fretta, senza preoccuparsi minimamente di seguire le istruzioni per ostacolare l'avanzata dell'invasore dettate dai manifesti del Ministero dell'Informazione. Dal momento che le rotabili erano impiegate per tutti i fortunati che avevano ancora un veicolo a motore funzionante, le colonne di civili in fuga si spostarono anche sulle linee ferroviarie. Non ci fu alcuna paralisi per il trasporto ferroviario in quanto i pesanti bombardamenti del 18 luglio avevano portato alla sospensione definitiva dei convogli ferroviari che attraversavano la contea. Tuttavia i fuggitivi pensarono più a se stessi che alla sicurezza della propria nazione, praticando una sorta di 'collaborazione passiva': man mano che i tedeschi avanzavano tra i villaggi e i paesini non travolti dalla Luftwaffe, trovavano tutto ciò che a loro poteva far comodo. Particolarmente gradite furono le scorte di cibo che gli abitanti avevano racimolato a destra e a manca in vista dell'invasione e occupazione tedesca.

Proprio il problema del cibo fu uno dei motivi della discussione tra Thorne e Geddes: dove si poteva trovare una quantità di viveri sufficiente a sfamare tutti coloro che cercavano un disperato riparo dietro la linea GHQ? Dove alloggiarli? Come garantire la sicurezza durante le evacuazioni? Il personale amministrativo per la distribuzione del cibo nel Kent era prossimo al collasso né le forze della polizia si dimostrarono adeguate nel convincere i cittadini a mantenere la calma e l'ordine in caso di incursione aerea. Se non fosse stato per la spietata politica di occupazione tedesca e per la propaganda inglese che seppe ottimamente sfruttare a suo favore quell'aspetto, molto probabilmente i civili in fuga dal Kent non avrebbero dimostrato di avere ancora fiducia nel loro Premier.

Furono proprio Churchill e Gort che si garantirono la collaborazione del popolo per cercare di ottenere un risultato positivo dopo aver ricevuto notizia delle pessime conclusioni degli scontri in acqua. I tentativi di respingere i tedeschi in mare erano falliti e gli sforzi dei marinai di riconquistare la supremazia navale nello Stretto di Dover si erano rivelati vani. L'unica cosa da fare secondo Churchill sarebbe stata quella di difendersi con le unghie e con i denti, nella speranza di coinvolgere i tedeschi in una battaglia di logoramento e di rovesciare il conflitto a proprio favore auspicando un immediato intervento degli USA.

Sotto l'insistenza di Churchill, il 22 luglio gli LDV furono rinominati *Home Guard*, la Guardia Nazionale, un nome prestigioso che conferì lo spirito giusto a quasi un milione di uomini sotto le armi. Ma quello fu un evento minore se paragonato a ciò che avvenne nei giorni seguenti: i convogli provenienti dalla costa orientale degli Stati Uniti avevano iniziato a fare il loro arrivo nei porti non ancora toccati dalla Luftwaffe, come Liverpool o Lancaster. Un tale assembramento di cannoni, mortai, fucili e mitragliatrici permise alla *Home Guard* di sopperire alla scarsità di armi vere e proprie. Grazie all'aiuto dei veterani della Prima Guerra Mondiale, i miliziani poterono, dunque, esercitarsi a sparare in poligoni di tiro il più delle volte improvvisati. Oggetti leggeri appoggiati sui pali delle staccionate o semplici schizzi di soldati tedeschi divennero i bersagli con i quali i membri della *Home Guard* iniziarono ad addestrarsi.

L'industria tessile diede il suo contributo fabbricando uniformi molto semplici, facendo così sentire i miliziani dei veri e propri soldati. Tuttavia, l'apparato burocratico e la grande diversità delle armi furono gli elementi che rallentarono il processo di distribuzione del materiale bellico alla milizia. Inoltre, visto che i paracadutisti erano già arrivati sul suolo britannico, il nemico numero uno diventò il carro armato.

Come fermare i panzer senza adeguate armi anticarro? I 900 pezzi d'artiglieria furono, infatti, trasferiti alle divisioni di fanteria (anche qui le consegne impiegarono molto tempo ad arrivare) e non furono considerati adatti come cannoni anticarro. Gli inglesi, maestri dell'inventività, si rivolsero allora ai volontari che avevano combattuto durante la guerra civile spagnola, i quali tirarono fuori un'arma nata durante quel conflitto e prodotta in quantità non marginali dai finlandesi nella guerra d'inverno: la bottiglia Molotov.

Quella del 21 luglio era una tranquilla domenica mattina a Bexley, un sobborgo di Londra. Il capitano R. Barker passava di casa in casa e di pub in pub per raggranellare bottiglie, accompagnato da un sergente della sua compagnia, un ex-fabbro, e dal suo attendente, un ex-direttore di banca. Nel retro del camion raccolsero centinaia di bottiglie vuote di whisky, limonata e aceto. Quelle della birra erano considerate troppo spesse e difficili da rompere. Portarono il malloppo in un parco lì vicino dove, ad aspettarli, vi erano un farmacista della zona e alcuni muratori che avevano acceso un falò sotto una grande tinozza riempita di catrame. Quando questo si sciolse completamente, spensero il fuoco, miscelarono il tutto con della benzina e riempirono le bottiglie. Alla fine del giorno, centinaia di bottiglie incendiarie furono nascoste nei punti strategici di Bexley pronte per essere impiegate. Vista la semplicità con cui potevano essere costruite, anche in altre località dell'Inghilterra i miliziani si diedero da fare per fabbricare questi ordigni anticarro improvvisati. Ma anche la miglior Molotov non sarebbe servita a niente se non avesse centrato il bersaglio.

Per addestrare i suoi miliziani, Barker fece produrre alcune bottiglie di legno e, con un gessetto, egli rappresentò la sagoma di un panzer molto stilizzata (non avendone mai visto uno) sul muro di una casa abbandonata. Per ore e ore al giorno e senza mai stancarsi i suoi uomini si addestrarono a lanciare le bottiglie di legno contro il muro. Metodi simili furono adottati in tutta l'isola mentre solo a Bexley furono perfezionati.

Un rottame di un'automobile fu foderato superiormente con una sagoma di latta rappresentante un panzer e tirato per le strade da un trattore. Gli uomini della *Home Guard*, nascosti nei fossi a bordo strada, si addestravano lanciando le bottiglie di legno al veicolo passante che, rinominato '*Hitler's bus*', avevano ricoperto di slogan sarcastici del tipo '*The Road to Berlin*' (la strada per Berlino) o '*Don't miss me!*' (non mancarmi!). Le sirene che preannunciavano l'arrivo di un'incursione aerea avevano solamente l'effetto di dare un pizzico di realismo in più alla compagnia del capitano Berker.[1]

Naturalmente, ci sarebbe voluta una certa fermezza e un bel po' di coraggio per avvicinarsi a un carro armato tedesco e incendiarlo. Il bersaglio ideale sarebbe stato un panzer isolato ma… le formazioni corazzate non si muovevano mai in unità inferiori al plotone, cioè 4 unità, e ciò avrebbe reso più difficile il compito dei miliziani. Se, invece, si fosse riuscito in un modo o nell'altro a fermare temporaneamente i panzer?

Per adempiere a questo compito intervenne Gort, o almeno ci provò. Grazie anche all'immagine che la stampa britannica aveva ritratto, egli fece arrivare dalle contee dell'Essex, dell'Hertfordshire, dell'Hampshire e del Surrey oltre 150.000 uomini e donne e ordinò loro di accelerare la realizzazione della linea GHQ, sicuro che una linea ben fortificata e poggiata su ostacoli naturali avrebbe presentato seri problemi all'avanzata di un esercito meccanizzato come la Wehrmacht.

Grazie all'impiego di quell'esercito di manodopera, ad alcuni scavatori e alle risorse disponibili sull'isola, i lavori non conobbero sosta, anche se procedevano a ritmi straordinariamente lenti. Furono scavate numerose trincee rinforzate con tronchi d'albero, rami e sacchi di terra e sabbia, sulle sponde settentrionali dei fiumi e dei canali sorsero chilometri di filo spinato mentre su quelle meridionali furono interrati i barili infiammabili dei quali si è già parlato in precedenza. Tra Bristol e Basingstoke le pale e le vanghe si dimostrarono utili strumenti per intraprendere lo scavo di limitati fossi anticarro nei punti che più invitavano lo spostamento dei carri armati, mentre tra Guildford,

Maidstone e Canvey Island sorsero qua e là ostacoli anticarro meglio noti come i 'Denti del drago': blocchi di calcestruzzo a forma piramidale che avrebbero seriamente limitato il movimento dei carri armati. I tedeschi conoscevano bene quei dentoni poiché la linea Sigfrido era composta prevalentemente da ostacoli di quel genere. Ma Gort esigette di più e per ostacolare ulteriormente l'avanzata delle forze mobili tedesche furono sparsi i 'piedi di corvo', chiamati anche i chiodi a tre punte: erano, infatti, degli arnesi bellici costituiti da una sfera centrale e quattro punte a forma di tetraedro, in maniera che in qualsiasi posizione esso venisse girato, almeno uno di quegli aculei fosse rivolto verso l'alto. Un ostacolo che sarebbe diventato l'incubo dei veicoli dotati di pneumatici. A tratti irregolari tra Guildford e Maidstone furono improvvisate delle "casematte" di cemento, idonee ad ospitare un paio di mitragliatrici Vickers e rallentare di conseguenza l'avanzata della fanteria. Ma fu tra le città di Reading, Basingstoke, Aldershot, Farnham e Guildford che sorsero le opere difensive più impenetrabili, dato che quei centri abitati erano situati in zone facilmente difendibili e in più temevano di essere travolti dall'urto tedesco: oltre alle difese già citate, furono sepolte mine e congegni esplosivi lungo il crinale di Greensand, furono scavati trinceramenti tutt'intorno a Leith Hill e furono sistemati la maggior parte dei cannoni anticarro in dotazione alla riserva. I grossi centri di Reigate, Sevenoaks, Chatham e soprattutto Maidstone furono trasformati in istrici, non molto distanti dall'esempio francese, se non fosse stato che quelle città non possedevano armi anticarro ma erano, invece, fortemente presidiate da miliziani armati con fucili, pistole e mitragliatrici provenienti dagli USA. Infatti, se i pezzi controcarro furono sistemati nell'area a sud-ovest di Londra, l'artiglieria campale delle divisioni fu dispersa lungo il perimetro che correva attraverso di esse, impedendo agli inglesi di adottare la tattica della concentrazione di fuoco e, di conseguenza, di contrastare efficacemente l'offensiva tedesca con un potente sbarramento nel punto di un eventuale sfondamento.

Gort prestò anche particolare attenzione alle truppe incaricate di difendere quelle postazioni. La linea GHQ rappresentava la più grande linea di arresto progettata per ostacolare il passo delle truppe motocorazzate della Wehrmacht. Una tale opera fortificata era stata rappresentata dalla stampa e dalla propaganda come il simbolo della resistenza britannica e della volontà degli inglesi di resistere all'invasore. Proprio per questo, nel settore tra l'estuario del fiume Medway, Maidstone e Sevenoaks, fu sistemata la 43ª divisione di fanteria 'Wessex' del maggior generale Robert Pollock, la quale era stata la prima ad avere un equipaggiamento completo nei giorni antistanti l'invasione.

Sul fianco sinistro furono schierate le brigate australiane, tra Maidstone e Guildford, e neozelandesi, tra Woking, Aldershot e Basingstoke, queste ultime particolarmente forti per quanto concerneva l'artiglieria. Per garantire un minimo di mobilità alle truppe del Commonwealth, i superstiti della 3ª brigata corazzata rinforzati da una ventina eterogenea di blindati furono sistemati in quel quadrilatero e posti sotto il diretto controllo del generale di brigata Hargest. Tra Basingstoke e Andover, per creare un collegamento tra le truppe superstiti della 45ª divisione e la 7ª brigata neozelandese, si insediò la 52ª divisione di fanteria 'Lowland' del maggior generale James Drew. Nell'Anglia orientale furono lasciate le divisioni del XI corpo (tenente generale Hugh Massy): la 15ª (maggior generale Roland le Fanu) proteggeva la costa tra Canvey Island e l'isola di Mersea, la 55ª (maggior generale Vivian Majendie) difendeva un'ampia zona fino a Lowestoft e la 18ª (maggior generale Merton Beckwick-Smith) era stazionata per coprire il litorale fino al The Wash. Immediatamente a nord della capitale e a tergo delle divisioni del XI corpo vi era la 2ª divisione di fanteria 'Londra' del maggior generale H. Willians, pronta a intervenire qualora la situazione lo avesse richiesto. La capitale stessa era stata occupata dalla 20ª brigata indipendente di fanteria della Guardia (generale di brigata William Fox-Pitt) mentre lungo il Tamigi ad est di Londra fu schierata la 24ª brigata di fanteria della Guardia (generale di brigata William Fraser). Per completare lo schieramento, ad est della capitale, tra Reading e Basingstoke, Gort trasferì la 1ª divisione di fanteria canadese (maggior generale George Pearkes) e acconsentì alla creazione di unità miliziane nelle grandi città. Nella capitale stessa era già stata organizzata la *London Garrison* (composta esclusivamente da giovani londinesi volontari che avevano ricevuto un minimo addestramento) che fu la prima a ricevere le uniformi adeguate e fu l'unica a essere rinominata da Churchill in persona la 1ª divisione della Guardia Nazionale.

Insomma, un tale assembramento di divisioni con tanto di supporto dell'artiglieria avrebbe rappresentato un bell'ostacolo all'avanzata dei tedeschi, senza tener presente tutte le ulteriori aggiunte! Gort, però, ripose un'eccessiva fiducia nella linea GHQ e formulò le sue strategie su un'ipotesi vacillante: tutte quelle truppe avrebbero resistito alle ondate tedesche e la loro resistenza a oltranza avrebbe permesso di guadagnare ulteriore tempo per rinvigorire le difese a nord del Tamigi. Ma chi avrebbe assicurato a Gort che ciò sarebbe successo? Che cosa sarebbe accaduto se i tedeschi fossero riusciti a sfondare il perimetro difensivo? Semplice: non avrebbero più trovato alcuna seria opposizione. Gort si era reso conto del pericolo ma lo aveva ignorato puntando il dito sull'addestramento intensivo che le unità del Commonwealth di stanza in Inghilterra avevano intrapreso a partire dai primi giorni del mese di luglio. Tuttavia, gli stessi soldati canadesi, australiani e neozelandesi non provarono più tutto quell'entusiasmo e quella volontà di difendere l'Inghilterra da quando i loro commilitoni britannici erano stati respinti il 21 luglio e da quando la Royal Navy aveva subìto una sconfitta dopo l'altra nei giorni seguenti.

I lavori per il miglioramento della linea GHQ proseguirono senza sosta ma a ritmi straordinariamente lenti. Secondo le stime più ottimistiche, l'area più a rischio, vale a dire quella a sud della capitale, sarebbe stata sufficientemente fortificata entro la terza settimana di agosto. L'intera opera difensiva sarebbe stata completata verso settembre e a fine novembre la linea GHQ sarebbe stata una barriera insormontabile. Ma i tedeschi avrebbero aspettato fino a novembre prima di dare avvio all'avanzata nel cuore dell'Inghilterra? Assolutamente no!

La straordinaria lentezza si spiega se si considerano due fattori: poiché Raeder aveva deciso di concentrare tutti gli sforzi contro la Royal Navy, anche le flottiglie di U-boot erano state ritirate dall'Atlantico, concedendo una specie di tregua ai mercantili Alleati. In questo modo, l'Inghilterra, per le ultime due settimane di luglio, poté ricevere un costante flusso di rifornimenti via mare, senza che le rotte commerciali venissero molestate dai sommergibili di Dönitz. Sulla base di ciò, lo stato maggiore britannico concluse che i tedeschi si sarebbero trincerati nella loro testa di sbarco e avrebbero atteso chissà quanti rifornimenti prima di lanciare l'offensiva. Così, gli inglesi avrebbero avuto tutto il tempo necessario per fortificare la linea GHQ. Non c'è da stupirsi se si scopre che, per la fine di luglio, solo 21 barili incendiari furono interrati e preparati rispetto alle migliaia previste per fine agosto, che appena 32 km di filo spinato furono spiegati in confronto ai 150 delle previsioni e che solo 1.743 ostacoli anticarro sorsero nella cintura difensiva a sud di Londra, numero che sarebbe diventato quasi sette volte tanto agli albori di settembre.

Il secondo fattore da tenere presente fu l'attività della Luftwaffe. Più volte è stato accennato che la forza aerea tedesca ridusse drasticamente le incursioni notturne a favore di quelle diurne a partire dal 23 luglio. Eccone finalmente il motivo: l'OKL aveva ritenuto ormai la RAF praticamente sconfitta e, quindi, ulteriori raid contro l'industria bellica sarebbero stati una perdita di tempo, un rischio in più per i piloti e per i preziosi velivoli. Per questo, i bombardieri concentrarono le loro incursioni contro porti, bacini di carenaggio, depositi, snodi ferroviari, ponti nelle retrovie, scali merci e convogli ferroviari, i caccia si esercitarono nell'infastidire le colonne di profughi e nell'effettuare missioni a caccia libera sul Kent, mentre i ricognitori furono impiegati per scovare gli spostamenti del nemico, per tenere sotto controllo gli aerodromi della RAF, per riportare continui aggiornamenti alla 16ª Armata circa un grossolano avanzamento delle opere di fortificazione, per informare sulla posizione delle batterie di artiglieria nemica e su altri validi bersagli per gli Stuka o per i bombardieri e per immortalare qualsiasi cosa potesse avere un valore militare.

Saltuariamente, qualche *Schwärm* di aerei dell'*Erpro 210* sorvolava l'area della linea GHQ, sganciava il carico, effettuava due o tre mitragliamenti a bassa quota e poi ritornava alla base.

Gli aerei di Sperrle, invece, continuavano le loro missioni di bombardamento sulla Cornovaglia e si spinsero fino al Galles. Dunque, non sapendo nulla sull'esistenza dei ponti prefabbricati, sottostimando l'apparato logistico della 16ª Armata, esagerando le perdite subìte dalla Luftwaffe e non riuscendo a decifrare i codici di Enigma della Kriegsmarine, lo stato maggiore britannico era convinto che i tedeschi non avrebbero avuto forze sufficienti per un'offensiva se non entro la terza settimana di agosto. Ed ecco perché i lavori di costruzione delle difese, nonostante ci fossero le risorse necessarie, proseguirono con straordinaria lentezza.

La teoria di Göring circa l'annientamento della RAF, però, si dimostrò fallace il 28 luglio quando uno squadrone di 18 He-111 del I/KG 4 fu attaccato da una massiccia formazione di Hurricane mentre era in procinto di bombardare Ipswich. L'incursione dovette essere abbandonata, le bombe furono sganciate in mare aperto e i piloti tedeschi batterono in ritirata. Il fuoco micidiale delle mitragliatrici allontanò i caccia inglesi e riuscì ad abbatterne uno ma non fu sufficiente a impedire la perdita di 4 bombardieri. Che cosa era successo? La risposta è facile: la RAF non era stata affatto sconfitta, come si vedrà tra poco, e quel giorno entrò nuovamente in azione.

Non meno importante di quella inglese fu la corsa ai rinforzi e ai rifornimenti effettuata dalla Germania.

Sfruttando il ponte aereo per i materiali leggeri, le spiagge per scaricare la fanteria, i porti conquistati e quelli prefabbricati per il resto dell'equipaggiamento, i tedeschi portarono nell'Inghilterra occupata tutto ciò che sarebbe stato indispensabile loro per sfondare l'ultimo grande ostacolo. Naturalmente il flusso dei rifornimenti direttamente sulla spiaggia fu limitato debolmente dalle maree mentre i quattro *Landbrücke 674*, spiegati tra Folkestone e Hythe, poterono essere usati solamente nelle ore diurne poiché, durante la notte, divenne estremamente difficile alzare o abbassare le rampe in base al livello della marea e regolare le passerelle delle chiatte con queste ultime.

Il pomeriggio del 23 luglio un convoglio di appena 3 vaporetti scortato da 4 cacciatorpediniere e protetto da un ombrello di caccia Bf-109 della *Luftflotte* 2 partì da Calais alla volta di Dover. Il carico che le imbarcazioni tedesche trasportavano, però, era di vitale importanza per la futura evoluzione degli avvenimenti: a bordo del vaporetto *Elima* era arrivato il generale di fanteria Busch, seguito da tutto il personale operativo della 16ª Armata. Si insediò nel Castello, o in ciò che di esso rimaneva, e la grinta e la determinazione che dimostrò fin dalle prime ore dopo il suo arrivo fecero capire ai suoi subordinati che ci sarebbe stato parecchio lavoro da fare. In effetti, il lavoro ci fu, in particolar modo per accogliere le seguenti unità che nei giorni successivi misero piede nell'Inghilterra occupata:

- XXXXI corpo d'armata (generale dei carristi Georg-Hans Reinhardt).
- I./29º reggimento antiaereo.
- Elementi rimanenti della 7ª divisione panzer (maggior generale Erwin Rommel) con l'86º battaglione Flak leggero.
- Elementi rimanenti dell'8ª divisione panzer (tenente generale Adolf Kuntzen) con il 94º battaglione Flak leggero.
- 29ª divisione di fanteria motorizzata (maggior generale Walter von Boltenstern) con il 76º battaglione Flak leggero.
- Reggimento SS 'Leibstandarte Adolf Hitler' (SS-Obergruppenführer Joseph Dietrich).
- VII corpo d'armata (colonnello generale[2] Eugen von Schobert).
- I./26º reggimento antiaereo.
- 7ª divisione di fanteria (tenente generale Eccard von Gablenz).
- 12ª divisione di fanteria (maggior generale Walter von Seydlitz-Kurzbach).
- 30ª divisione di fanteria (generale di fanteria Kurt von Briesen).
- 6ª divisione da montagna (maggior generale Ferdinand Schörner)
- IV corpo d'armata (generale di fanteria Viktor von Scwedler).
- I./36º reggimento antiaereo.
- 24ª divisione di fanteria (maggior generale Hans von Tettau).
- 58ª divisione di fanteria (maggior generale Iwan Heunert).
- 45ª divisione di fanteria (tenente generale Friedrich Materna).
- Varie unità minori aggregate alle divisioni, ai corpi d'armata e all'armata stessa, come il 785º reggimento di artiglieria pesante indipendente al comando del colonnello Karl Prager.

In altre parole, tutti gli effettivi della 16ª Armata raggiunsero l'Inghilterra occupata tra il 22 e la fine del mese di luglio. In particolare, la 7ª divisione di fanteria andò a prendere il posto della 7ª divisione aerea poiché Göring aveva fatto un'espressa richiesta a Busch di rimandargli in Germania la sua fanteria d'élite.

Ma non furono solo i marinai del servizio logistico a fare sforzi sovrumani per portare dall'altra parte della Manica le divisioni della 16ª Armata e le loro scorte di rifornimenti: anche la Luftwaffe fece la sua comparsa direttamente sul suolo del Kent. Con la collaborazione dei battaglioni del genio delle divisioni di fanteria e di due battaglioni di lavoratori formati da prigionieri di guerra, i reparti di terra della *Luftflotte* 2 lavorarono intensamente con la tipica tenacia teutonica per rimettere in funzione le basi aeree conquistate, per allargare quelle temporanee e per edificarne una dal nulla nei pressi di Lydd.[3]

Chiaramente, siccome smantellare e ricostruire *ex novo* gli hangar nonché tutti gli edifici e le baracche presenti negli aerodromi dei paesi occupati avrebbe richiesto tempo, i tedeschi si lasciarono andare alla libera fantasia e all'inventiva. Per ospitare i velivoli, furono piantati nel terreno dei pali di legno, a debita distanza l'uno dall'altro e a gruppi di quattro. Sulla sommità di ciascuna tetrade furono issate reti mimetiche fatte arrivare dalla Francia occupata e migliorate con l'aggiunta di ulteriore materiale da camuffamento. Per fornire ai piloti e alle squadre di terra della Luftwaffe un luogo in cui dormire la notte, furono risistemate le strutture già esistenti o, dove queste mancavano, ne furono fabbricate alcune sul momento usando i materiali disponibili in quelle zone. Per una maggiore sicurezza in caso di incidenti, i fusti con il carburante e le casse contenenti i nastri o le bombe furono alloggiate a distanza di sicurezza dagli appartamenti e dalle aviorimesse improvvisate.

Mentre avveniva tutto ciò, ecco che per inaugurare i nuovi campi d'aviazione atterravano i primi aerei di Kesselring: il IV./StG 1 si trasferì nella base aerea di Eythorne; il III./JG 51 lasciò St. Omer e si insediò a Hawkinge; il I./JG 3 volò da Colombert a Manston; il II./JG 3 preferì Lympne a Samer; infine, il II./JG 54 fu il benvenuto nel modesto aerodromo di Lydd. Piloti, apparecchi e personale di terra si adattarono fin dall'inizio all'ambiente anglosassone, anche se molti si lamentarono della mancanza di baracche accoglienti dentro cui poter trascorrere le notti. Ma non dormire su un comodo materasso e fra candide lenzuola fu una quisquilia se paragonato ai vantaggi di cui iniziarono a godere gli aviatori di Kesselring: adesso che avevano basi permanenti in Inghilterra, potevano raggiungere comodamente Londra senza più preoccuparsi del carburante, non avrebbero più corso il rischio di schiantarsi nella Manica e, notizia ben più esaltante, non avrebbero più temuto di essere fatti prigionieri dagli inglesi.

Tra le tante armi che raggiunsero l'estesa testa di ponte nel Kent, ce ne furono tre in particolare che meritano una breve descrizione a parte, poiché erano strumenti bellici alquanto particolari.

Il primo della lista era il *Brückenleger IV*, forse più un supporto che un'arma vera e propria. Il *Brückenleger IV* non era nient'altro che un marchingegno sviluppato dalla Krupp e migliorato dalla Magirus per agevolare l'avanzata delle divisioni corazzate nel territorio francese. Ciascun esemplare era stato ricavato dallo scafo del Panzer IV C/D, al quale era stata asportata la torretta per inserirgli un meccanismo per rilasciare un piccolo ponte metallico prefabbricato. Ed ecco appunto il carro posaponte. Un sistema davvero comodo per superare gli ostacoli a un'avanzata di elementi meccanizzati. Naturalmente, se tale ostacolo fosse stato troppo profondo, una squadra di genieri sarebbe intervenuta per sistemare sotto ai ponti dei sostegni per evitare che la struttura crollasse. Due modelli di ponte molto diversi tra loro furono progettati: quello della Krupp utilizzava un cavalletto girevole e un meccanismo idraulico a comando elettrico per rovesciare il ponte sul luogo desiderato; quello della Magirus, invece, si avvaleva di un sistema di guide a scorrimento per farlo scivolare più comodamente. Durante la campagna di Francia, una ventina di esemplari erano stati inquadrati nelle divisioni panzer 1ª, 2ª, 3ª, 5ª e 10ª. Le perdite furono rimpiazzate e i *Brückenleger IV* furono inquadrati in due sezioni da 10 e assegnati alle due divisioni panzer operanti in Inghilterra.

Giusto per restare in tema di blindati, arrivò un'altra arma che non era mai stata impegnata in combattimento fino ad allora: il *Flammpanzer*, il carro lanciafiamme del Distaccamento Panzer 100. Queste diavolerie non erano niente meno che dei Panzer II ai quali il cannone principale era stato sostituito con una coppia di potenti lanciafiamme. Tali veicoli si dimostrarono eccellenti, durante l'addestramento, nello spazzare via sacche di resistenza e postazioni fortificate, coperti dal fuoco dei blindati convenzionali. Nel tardo luglio 1940, l'unità era composta da tre compagnie, ciascuna con tre plotoni. Ogni plotone era guidato da un Panzer III e aveva quattro *Flammpanzer*. Le compagnie erano seguite da venti veicoli di supporto per il rifornimento in quanto i panzer lanciafiamme

esaurivano le 'munizioni' dopo appena un quarto d'ora. Poiché questo fatto non piacque particolarmente a Rommel, l'unità fu posta alle dirette dipendenze dell'8ª divisione panzer. Il suo comandante, l'energico capitano von Zezschnitz, si guadagnò la fiducia del generale Kuntzen quando gli presentò la sua strategia: i panzer lanciafiamme avrebbero agito in massa, assieme agli altri carri armati, per seminare confusione e terrore tra le linee nemiche.[4]

Il terzo dispositivo bellico in questione era anch'esso un'arma nuova, classificata addirittura come segreta. Era il *Nebelwerfer 41*, tradotto come lancia-nebbiogeno o lancia-fumo, un nome in codice che mascherava un qualcosa di ben più distruggente: un lanciarazzi sestuplo, facile da costruire, leggero da trasportare e capace di devastare una vasta area nel giro di pochi secondi. A differenza di tutte le altre armi da fuoco a tiro indiretto, il *Nebelwerfer 41* era così maneggevole che solo due uomini erano sufficienti per farlo funzionare. Il 51º reggimento lancia-nebbiogeni del colonnello Ernst Graewe comprendeva 9 batterie da 8 pezzi ciascuna, per un totale di 72 lanciarazzi a disposizione della 16ª Armata. Se si tiene conto che ogni 8 minuti potevano essere sparate 6 salve e che la gittata massima superava i 2.000 metri, allora si può comprendere il potere distruttivo di quest'arma.[5]

La cartella traditrice

È stato più volte detto che, dopo l'operazione di sbarco, la Luftwaffe alleggerì la pressione notturna contro gli stabilimenti dell'industria aeronautica britannica. Con uno sguardo critico, l'ordine emanato da Göring presentava molti fattori in comune con quello diffuso nell'ultima settimana di maggio per annientare dal cielo il BEF. Egli, vedendo che ormai la sua aviazione poteva scorrazzare in lungo e in largo per l'Inghilterra meridionale, credeva che la RAF fosse stata annientata, questa volta in maniera permanente. Poiché gli aerei che bombardavano le fabbriche di notte sarebbero stati più utili durante il giorno, ecco che arrivò l'ordine da Bruxelles alle due *Luftflotten* di ridurre gradualmente le incursioni.

Nessuno si rese subito conto di quali conseguenze negative avrebbe portato quell'ordine.

In Inghilterra, la sospensione degli attacchi notturni contro gli impianti industriali suscitò parecchie perplessità tra i capi dello stato maggiore, in Newall in particolare. Nessuno seppe spiegarsi il perché di un tale cambiamento repentino. Dal momento che l'atmosfera era intrisa di notizie negative, il maresciallo dell'aria sospettò che il nemico stesse macchinando qualcosa di grosso e ipotizzò, sbagliando, che i raid contro i porti e i principali centri di comunicazione dell'Inghilterra non ancora occupata fossero soltanto delle manovre diversive.

Dowding, invece, era di un'altra corrente: come Newall, sospettò che ci fosse qualcosa che bolliva in pentola ma, diversamente da quest'ultimo, preferì sfruttare quella situazione a suo vantaggio. Giorno dopo giorno le disastrose perdite subìte dalla RAF iniziarono ad essere tappate e tra i ranghi furono inquadrati anche i piloti provenienti dai Dominions o dalle nazioni dell'Europa occupata. Credendo che l'unico modo per affrontare la Luftwaffe sarebbe stato quello di adottare la medesima strategia, vale a dire attaccando gli aeroporti della Francia e dell'Olanda occupata, Dowding fece pressione affinché fosse organizzata un'incursione di proporzioni maestose. La pianificazione del raid doveva avvenire sotto la massima segretezza, in maniera da non far trapelare troppe informazioni al nemico, e il raid stesso doveva essere lanciato con l'effetto sorpresa. Solo così la RAF avrebbe guadagnato il tempo necessario per rimettersi in sesto. Solo così, l'aviazione militare inglese avrebbe potuto collaborare con le forze di terra per scacciare l'invasore dal proprio suolo. Insomma, Dowding voleva riconquistare lo spazio aereo sulla Manica e sul Passo di Calais con un unico grande assalto.

Fu proprio per garantire la massima segretezza dell'operazione che, il 28 luglio, due squadriglie di Hurricane furono fatte alzare in volo dall'aerodromo di Martlesham dopo che la stazione radar di Canewdon aveva intercettato la formazione tedesca al largo della costa. I risultati furono ottimi poiché le installazioni portuali di Ipswich rimasero intatte e poiché la situazione si era riflessa specularmente: fu proprio tra i vertici della Luftwaffe che sorsero dubbi e si aprirono nuove domande circa l'annientamento effettivo della RAF. Convinto che i tedeschi non avrebbero potuto mandare i lo-

ro caccia di scorta fin oltre il Tamigi, Dowding ottenne l'autorizzazione a preparare piloti e aerei in vista dell'Operazione 'Thunderclap', rombo del tuono.

Dal 13º Gruppo in Scozia furono prelevati i Blenheim degli squadroni 248º e 219º, gli Hurricane del 1º e del 253º e gli Spitfire del 603º. Si trattava di alcuni tra i pochi squadroni della RAF che ancora avevano gli effettivi al completo. Dal 12º Gruppo Newall costrinse Leigh-Mallory a cedere gli Hurricane del 249º e gli Spitfire del 616º mentre dalla riserva del Comando Caccia arrivarono numerose unità: il 1º squadrone canadese, il 302º squadrone di polacchi, il 310º di cecoslovacchi, tutti attrezzati con gli Hurricane; i Blenheim degli squadroni 29º e 235º; i Gladiator del 247º e dell'804º.

Tuttavia, un tale schieramento di unità aeree non deve trarre in inganno in quanto vi erano alcuni fattori che preoccupavano seriamente Dowding, Portal e Newall: gli squadroni dell'11º Gruppo possedevano, verso la fine del mese, appena il 40% degli effettivi disponibili, quelli provenienti dalla riserva ne avevano quasi il 70%; la maggior parte dei piloti aveva ricevuto un numero insufficiente di ore di volo per l'addestramento; i polacchi e i cechi, benché avessero imparato a maneggiare in poco tempo gli Hurricane, soffrivano di una certa incompatibilità linguistica con i superiori britannici; infine, i Gladiator erano aerei ormai troppo obsoleti per poter essere impiegati contro i modernissimi Bf-109 ma la decisione di schierarli tra le fila dell'11º Gruppo lascia intendere quanto fosse disperata la situazione.

I vertici della RAF decisero di ignorare questi campanelli d'allarme e proseguirono determinati nella pianificazione dell'Operazione 'Thunderclap'. Secondo il piano, l'incursione avrebbe coinvolto tutti i bombardieri e i caccia disponibili ai Gruppi 11º e 12º e sarebbe avvenuta la notte tra il 30 e il 31 luglio. La grande formazione sarebbe decollata dalle rispettive basi aeree e si sarebbe riunita sopra l'estuario del Tamigi, prima di proseguire verso sud. Agendo di notte, volando a bassa quota e con l'effetto sorpresa dalla loro parte, l'azione avrebbe certamente rovesciato la condotta della guerra aerea.

Eppure, mentre le preparazioni per il 'rombo del tuono' andavano avanti, il crine di cavallo che reggeva la spada di Damocle era sul punto di spezzarsi. Era dal 22 luglio che aveva iniziato a incrinarsi in seguito a un bizzarro episodio che vide come protagonisti due soldati e un sergente della quarta squadra fucilieri del I plotone, 4ª compagnia del 6º reggimento di fanteria motorizzata.

Quando le punte corazzate erano in prossimità di raggiungere Ebbsfleet, arrivò l'ordine via radio di lasciare la 4ª compagnia a presidiare vari punti del percorso per evitare che gli inglesi potessero fuggire verso ovest. A St. Nicholas-at-Wade si insediò il terzo plotone, nei pressi di Monkton si collocò il secondo e su Manston converse il primo. Fu naturale che per i soldati il primo obiettivo fosse occupare l'alta torre di controllo, l'unico edificio risparmiato dalle bombe ma non dalle mitragliate a bassa quota, come dimostravano i segni evidenti delle pallottole. L'autocarro che trasportava la quarta squadra si fermò proprio davanti all'ingresso della torre.

«Uomini, siamo arrivati. Scendere!» esortò il sergente Kleber. I soldati balzarono giù dal retro del camion, circondarono l'edificio e si appostarono agli angoli. Il sergente non dovette nemmeno fare lo sforzo di buttare giù la porta perché la trovò socchiusa. Con la pistola mitragliatrice alla mano diede un'occhiata veloce e poi avanzò nel corridoio. «Squadra, avanti! Voglio la mitragliatrice nell'ultima stanza. Tutti gli altri si cerchino una buona posizione di tiro e stiano all'erta.»

I soldati entrarono a due a due e iniziarono a esplorare ogni stanza con le carabine puntate. Non passò molto tempo che l'attenzione del sergente venne richiamata dal fuciliere Völker: «Sergente, guardi un po' qui che cosa abbiamo trovato!»

Kleber scese di corsa le scale e si precipitò da lui. «Spero che mi abbiate disturbato per qualcosa di importante» rispose in modo ironico.

«Pare che ci sia un tesoro qua dentro» aggiunse il soldato scelto Brenner, indicando la cartellina che teneva in mano.

«Dove l'avete trovata?» chiese il sergente.

«Era qui per terra. Molto probabilmente i *Tommy* devono aver evacuato la zona in tutta fretta poiché non si sono nemmeno degnati di bruciare questi fascicoli.»

Kebler si avvicinò e pretese di dare un'occhiata al contenuto. Un vero e proprio tesoro: oltre a vari documenti riguardanti informazioni sullo squadrone che era di stanza a Manston prima

dell'evacuazione, dentro la cartella vi era una grande cartina piegata su se stessa più volte con indicate le posizioni degli aerodromi dell'11º e del 12º Gruppo!

La cartella del tesoro venne fatta arrivare fino ad Hawkinge e, tramite un aereo di collegamento, raggiunse Kesselring alla 'Montagna Santa' dove venne esaminata da lui e dal suo stato maggiore. Inizialmente, la maggior parte dei graduati ritenne che fosse un falso o un trabocchetto escogitato dagli inglesi per trarre in inganno la Luftwaffe. Ma, a ben guardare, vi erano alcuni indizi indicanti che quella cartina non fosse affatto un'invenzione architettata dal nemico: ad esempio, la localizzazione degli aerodromi di Hawkinge, Manston e Debden coincideva perfettamente con quelle presenti sulle cartine tedesche. Dopo mezza giornata di dibattiti, nei quali furono coinvolti anche Sperrle, Jeschonnek, Milch, Udet e Schmid, fu accettata l'ipotesi sulla veridicità di quella mappa.

E ora? Quale sarebbe la più logica conseguenza? Attaccare le basi aeree della RAF, naturalmente! Ma, come sempre, all'idea di Kesselring di mandare i bombardieri a far visita a quegli aerodromi si contrappose la voce tonante di Göring che proibì tassativamente qualsiasi missione contro tali obiettivi.

«Non c'è affatto bisogno di sprecare tempo e altre risorse con queste follie. La Luftwaffe dovrà dapprima pizzicare la logistica anglosassone colpendo i porti e le vie di comunicazione e poi preparare la strada alle truppe corazzate. »

Ecco: da tali parole si capisce come Göring si fosse attaccato allo *Studiae Blau*. Quella sì che era una pura follia! Fortunatamente per i suoi subordinati, i resoconti del 28 luglio gli fecero cambiare atteggiamento, dando luce verde a Kesselring per lanciare qualsiasi tipo di apparecchio contro quelle basi aeree inglesi. E fortunatamente per Göring, i comandanti delle due *Luftflotten* di stanza in Francia e Olanda non avevano affatto perso tempo, pianificando fin nei minimi dettagli l'operazione. Sarebbe stato un cugino dell'*Aldertag*, con l'unica differenza che i bombardieri si sarebbero concentrati esclusivamente sugli aerodromi visto che, ora, i loro equipaggi ne conoscevano la posizione.

Il 29 luglio sembrava un lunedì come tanti altri. Sembrava, perché per gli inglesi non lo sarebbe stato.

La notte regnava ancora padrona sulle contee dell'Anglia orientale, delle Midlands orientali e dell'Inghilterra meridionale ma di lì a poco sarebbe arrivata l'alba. Nessuno, né i tedeschi che beatamente erano immersi nei loro sogni, né i soldati inglesi che stavano di guardia dietro alle fondamenta della linea GHQ e nemmeno i civili, in fuga o residenti nelle zone occupate, potevano immaginare quello che videro in seguito.

Apparvero in lontananza e poi si avvicinarono impetuosi, volarono bassi, rumorosi, ordinati in squadroni di 12/15 unità. Mai così tanti bombardieri della *Luftflotte* 3, guidati dagli aerei del *Kampfgruppe 100*, avevano sorvolato a quell'ora di notte l'Inghilterra meridionale. Era tutto parte del piano.

Quella sterminata orda di bimotori non era ancora finita che già dal Passo di Calais riecheggiarono simili boati di motori e di eliche. Ecco, arrivava la *Luftflotte* 2. Erano centinaia e centinaia di aerei, ciascuno diretto verso uno specifico obiettivo. Dal mare, intanto, arrivarono i Ju-88 del KG 30 dalla Danimarca. Non mancava proprio nessuno.

Ormai stava arrivando l'alba ma molti inglesi avrebbero preferito che non fosse mai arrivata.

I primi spiragli di luce furono sufficienti agli aerei guida per individuare gli obiettivi. A tre a tre sganciarono bengala illuminanti sopra le basi aeree del 12º e dell'11º Gruppo, illuminandole a giorno. Da parte inglese, non avvenne nessuna reazione. Ci fu lo shock più totale, misto ad una forte dose di incredulità. Non ci furono i pianti delle sirene né le cannonate della contraerea. La sorpresa era riuscita.

Gli Heinkel, i Dornier e gli Junker arrivarono sopra i campi d'aviazione ed eseguirono alla perfezione il loro compito. Gli aerei d'avanguardia della *Luftflotte* 3 erano stati caricati con SC-500 a spolette ritardate, in maniera che le bombe potessero penetrare i soffitti degli edifici prima di esplodere. Poi arrivarono i restanti velivoli della *Luftflotte* di Sperrle che diedero inizio all'opera di distruzione.

Gli Heinkel, i Dornier e gli Junker della *Luftflotte* 2 e del KG 30 portarono a termine il lavoro, rovesciando tonnellate di bombe, dirompenti ed incendiarie, sugli obiettivi. Gli incendi, le esplosioni, la paura, le grida dei feriti, i fischi delle bombe, il rombo dei motori e le raffiche delle mitragliatrici furono gli elementi che scombussolarono l'Inghilterra centro-orientale per mezz'ora. Una mezz'ora che sembrò non finire mai, visto che in quella zona dell'Inghilterra la Luftwaffe non aveva mai fatto la propria apparizione in massa.

Poi, i bombardieri scomparvero di nuovo verso le loro basi, lasciandosi alle spalle uno spettacolo desolante.

Con l'arrivo della luce e il diradarsi del fumo, gli inglesi poterono rendersi conto della catastrofe che li aveva colpiti: gli aerodromi dell'11º Gruppo e quasi tutti quelli del 12º erano stati attaccati e gravemente danneggiati, con l'eccezione di Tern Hill; il numero di aerei distrutto raggiunse l'astronomica cifra di 451 caccia e di 164 bombardieri e più di 790 furono i morti tra piloti, meccanici, donne ausiliarie e il personale che operava nei quartier generale dei settori. Numeri così elevati si spiegano tenendo presente che nelle rispettive basi aeree i britannici avevano ultimato i preparativi per l'Operazione 'Thunderclap' e che, non avendo più lo schermo dei radar, i tedeschi avevano potuto agire indisturbati e cogliere completamente di sorpresa gli uomini di Dowding e Portal.

Interi squadroni cessarono di esistere, altri furono ridotti a un paio di aerei e altri ancora rimasero solamente sulla carta. Adesso Göring aveva ottenuto ciò che desiderava: aveva annientato la RAF vibrandole il colpo decisivo che la portò al collasso. I restanti squadroni di caccia del 13° gruppo e i pochi apparecchi operativi del 10º non avrebbero più potuto opporsi a dovere alle future incursioni della Germania.

La Luftwaffe era la regina dei cieli d'Europa, era lei che dettava le regole del gioco e sarebbe stata proprio lei ad assumere un ruolo decisivo nelle battaglie a venire.

Il via per l'ultimo round

A Bruxelles il 28 luglio fu un giorno di festa. In una solenne cerimonia al quartier generale della *Luftflotte* 2 che durò tutto il mattino, Hitler in persona consegnò alle nove menti che avevano partorito il 'Leone Marino' la Croce di Ferro. Seguirono applausi, un discorso del Führer e di Göring e le marce della fanfara.

Nel pomeriggio si tenne una riunione che servì per tirare le somme sull'andamento delle operazioni. Fu forse quella la prima volta in cui i tre comandanti dei rami della Wehrmacht si trovarono concordi: la Germania era ad un passo dalla vittoria finale, mancava un ultimo ostacolo prima di avere la supremazia dell'Europa centro-nord-occidentale.

Pareva quasi un sogno, a detta di Hitler.

Per mare, la Kriegsmarine aveva affondato un numero così elevato di cacciatorpediniere che ormai il divario numerico poteva essere colmato. Entro pochi giorni sarebbe stata di nuovo in prima linea per affrontare la Royal Navy in uno scontro decisivo e per ottenere il dominio assoluto dell'Atlantico. Il grasso feldmaresciallo Göring non fece altro che riempirsi di gloria e vantarsi, mettendo in evidenza il ruolo chiave svolto dall'aviazione per il buon esito dell'impresa. Nemmeno von Brauchitsch e Halder rifiutarono i complimenti del Führer quando esposero un sunto dei rapporti provenienti da Canaris. Non che l'Abwehr fosse riuscito nell'arco di una settimana a impiantare un'efficace rete di spie nel territorio inglese ma ebbe il tempo necessario per riformulare il quadro della situazione nella quale versava l'Esercito britannico.

Sulla scia di quanto accaduto in precedenza per la Francia, le fotografie delle ricognizioni a bassa quota suggerirono l'ipotesi che il nemico fosse a corto di riserve corazzate e motorizzate. Suddette ipotesi furono confermate dai colloqui con gli alti ufficiali tenuti prigionieri in Francia e dalle informazioni che un copioso numero di disertori portarono con sé.

«Senza più unità che possano contrastare le leggi della *Blitzkrieg*, le possibilità che l'Inghilterra possa resistere sono prossime allo zero. Gli inglesi si sono dimostrati più ostinati del previsto ma è stata proprio la loro inflessibilità che li ha portati nella situazione in cui si trovano ora. Questo è il momento più opportuno per affondare la lancia nel cuore morente del nostro nemico ed arrestare il suo battito una volta per tutte.»

Le parole di Jodl furono condivise da tutti i presenti e, invasato dall'euforia della vittoria, Hitler convocò alla riunione il comandante in capo del Gruppo d'Armate A, von Rundstedt, sotto il cui comando era stata riposta la 16ª Armata. Egli, esaminati i rapporti indicanti la situazione delle truppe tedesche e del nemico, si sentì pronto per dare il via all'ultimo round, naturalmente previa autorizzazione del Führer.

«La cosiddetta linea GHQ – così commentò il generale – non potrà assorbire neanche minimamente l'urto della nostra fanteria combinata con la potenza dei panzer. Semplicemente crollerà come un castello di sabbia travolto dalle onde. »

Il piano dell'offensiva, formulato da Busch e sottoposto a von Brauchitsch un giorno prima dell'incontro, era una fedele copia di ciò che la Wehrmacht aveva messo in pratica per sottomettere Polonia, Danimarca, Norvegia, i Paesi Bassi, il Belgio e la Francia. Una linea di difesa statica, addirittura in condizioni peggiori rispetto alla linea Maginot, era un invito a nozze per le unità corazzate e motorizzate. Tuttavia, poiché non si possedeva il tempo necessario per trasportare in Inghilterra anche la 9ª e la 6ª Armata, fu necessario restringere il campo d'azione delle unità celeri. Non si poteva di certo trovare un punto debole della linea GHQ (non che ci fossero postazioni particolarmente ben protette) e Busch dovette arrangiarsi con i mezzi a sua disposizione. L'offensiva mirata a sfondare la linea di arresto nemica, a superare il Tamigi, a tagliare fuori la capitale e a diffondere panico e scompiglio tra gli anglosassoni fu stabilita per domenica 4 agosto (quindi non molto distante dalle previsioni di Gort) ma Hitler volle anticiparla al primo dello stesso mese.

La decisione da lui presa non fu contestata da nessuno: a Bruxelles, gli alti papaveri della Wehrmacht volevano chiudere al più presto la partita contro l'Inghilterra; dall'altra parte della Manica, Busch non voleva assolutamente concedere al nemico il tempo di fortificarsi ancora di più. Anzi, non appena venne informato dello spostamento della data, rispose istantaneamente ai suoi subalterni ordinando un'avanzata generale verso est, in preparazione alla battaglia della linea GHQ.

Nel pomeriggio del 29 e per tutto il 30 luglio, i corpi della 16ª Armata lasciarono le loro posizioni per addentrarsi sempre di più nell'Inghilterra meridionale. Con l'equipaggiamento sulla schiena, l'elmetto in testa e il fucile a tracolla, i fanti tedeschi marciarono tutto il giorno, suonando le armoniche, fischiettando e intonando l'inno *Das Englandlied*, la canzone dell'Inghilterra, ricolmi di ottimismo e convinti che ogni passo compiuto li portasse dritti alla vittoria. Fu con questa atmosfera che le fanterie del IV corpo d'armata si spostarono di circa una sessantina di chilometri verso est e andarono a formare un nuovo fronte che, dalla città costiera di Worthing, risaliva attraverso Horsham e passava per Crawley.

Le divisioni del VII corpo presero posto tra quel centro abitato del West Sussex e le città di Horley, Edenbridge e Tonbridge mentre quelle di von Vietinghoff si adagiarono lungo la restante linea che percorreva numerosi villaggi del Kent a sud sud-ovest di Maidstone per poi raggiungere Sittingbourne e, infine, il mare. Dietro a quel grande saliente minaccioso, brulicante di soldati tedeschi che non aspettavano nient'altro che il fatidico giorno, erano state trasferite le divisioni del XXXXI corpo d'armata, pronte a balzare allo scoperto e a dirigersi verso la capitale britannica.

La visione del capo di stato maggiore dell'Heer Halder stava per trasformarsi in realtà.

La battaglia della linea GHQ – L'avanzata tra il Medway e il Tamigi

Per gli inglesi, la notte del 30 fu calma e tranquilla. Secondo il diario di un ufficiale neozelandese: "Quella sembrò l'unica notte in cui alle barbarie e alle mostruosità della guerra si sostituì un clima di pace e serenità. Non suonarono le sirene, non ci furono bombardamenti e le nostre pattuglie riferirono che dall'altra parte del fronte non proveniva il minimo rumore sospetto. Con molta probabilità, il nemico aveva deciso di prendersi una notte di riposo per consolidare le proprie posizioni il giorno seguente."

Altro che notte di riposo! Quella notte la linea tedesca era un continuo formicolare di attività, specialmente nelle retrovie. Non furono tanto gli ufficiali che illustravano ai soldati gli ordini per il giorno seguente giunti dal comando della 16ª Armata o i carristi irrequieti che non facevano altro che fumare una sigaretta dietro l'altra per calmare i nervi, quanto più gli artiglieri: erano loro che controllavano e ricontrollavano le cartine sulle quali erano stati segnati meticolosamente i bersagli e

traducevano le informazioni in coordinate per i cannoni. Non potendo utilizzare né telefoni da campo, apparecchi radio, telescriventi o staffette in motocicletta per comunicare con i relativi comandi, gli artiglieri si videro costretti a correre o a prendere in prestito le biciclette dei civili inglesi.

Per tutta la notte non si udì il minimo rumore provenire dalle posizioni tedesche.

«Eppure sono lì. Lo so che sono lì. Sono appostati a qualche miglia da qui ma non riesco a capire che cosa stiano facendo» borbottò il soldato Williams, un osservatore d'artiglieria neozelandese accovacciato nelle posizioni avanzate, al caporale Robinson. Per tutta la notte quei due erano rimasti con gli occhi incollati ai cannocchiali da trincea, rannicchiati in avamposti poco distanti dalla linea GHQ, per tenere sotto controllo i movimenti tedeschi. Dal settore occupato dai tedeschi, però, non sembrò esserci anima viva e uno strano silenzio era calato sopra le truppe dell'invasore.

L'insolita quiete ebbe termine quando le lancette degli orologi tedeschi si posizionarono per indicare le 04.00 di mattina del 31 luglio. Il sole era sul punto di sorgere quando un assordante tuono scosse l'aria dell'alba.

La battaglia della linea GHQ era cominciata con un poderoso e spaventoso fuoco di sbarramento operato da tutte le bocche da fuoco della 16ª Armata. Un vero e proprio tambureggiamento infernale. Un autentico uragano di proiettili e granate di ogni tipo e di ogni calibro fu scaraventato contro le postazioni tenute dagli inglesi e dalle truppe del Commonwealth. Gli ininterrotti bagliori delle salve tedesche illuminarono a giorno le postazioni delle batterie. Sul versante inglese ci fu un susseguirsi ininterrotto di tuoni, lampi, detonazioni, fontane e zampilli di terra alti come palazzi. Una nebbia di polvere e fumo si alzò ben presto dal terreno e invase la linea GHQ devastata dall'artiglieria. Ma non fu tutto qui: entrarono anche in azione i lanciarazzi *Nebelwerfer* del 51º reggimento. Era la prima volta che un'arma del genere veniva impiegata in un teatro d'operazioni. I razzi dalla coda fiammeggiante venivano sparati con un urlo straziante e come comete infernali investivano le trincee e le fortificazioni britanniche. Considerando la potenza esplosiva, i razzi erano inferiori alle granate d'artiglieria nella precisione ma l'effetto sul morale della truppa avversaria si dimostrò davvero terrificante. Il rumore assordante dei proiettili dal retro infuocato atterriva e costringeva i difensori a mettersi al riparo. Era una sensazione alquanto snervante. Invece, la vista delle scie grigie lasciate dai fumi della combustione del propellente nei razzi fu un qualcosa di spaventosamente nuovo che ebbe il suo peso sul morale avversario.

Le salve tedesche si susseguirono senza interruzione per una mezz'ora esatta. Poi il fuoco si interruppe improvvisamente, lasciando le truppe a nord della linea GHQ avvolte dalla confusione e dal terrore. Lo spettacolo, tuttavia, non era ancora finito: non appena le bocche da fuoco smisero di tuonare, nel cielo apparve la Luftwaffe. I bombardieri a medio raggio della *Luftflotte* 3 oltrepassarono il paesaggio fumante e si diressero a capofitto verso le retrovie Alleate. Più che quelle, si accanirono contro le posizioni tenute dai canadesi della 1ª divisione: con un massiccio bombardamento a tappeto, polverizzarono le baracche, incendiarono i depositi di munizioni per l'artiglieria, devastarono alcune postazioni, silenziarono tre importanti centri di comunicazione e rasero al suolo perfino il quartier generale della 3ª brigata di fanteria canadese a Maidenhead.
Il generale di brigata Charles Price, comandante dell'unità, il suo stato maggiore e tutti i presenti furono uccisi sul colpo. L'assenza del comandante e la crisi delle comunicazioni tra i reparti non furono affatto un segno di buon auspicio per l'imminente battaglia.

La *Luftflotte* 2, invece, concentrò i suoi sforzi tra la linea GHQ e il Tamigi, andando a colpire tutto ciò che era stato immortalato nei giorni precedenti. Accadde di più: i bombardieri, dopo aver sganciato il carico, invertirono la rotta e si abbassarono a una cinquantina di metri dal suolo. I mitraglieri nasali e ventrali degli He-111 e degli Ju-88 si unirono ai caccia nel mitragliamento a bassa quota delle posizioni occupate dai difensori. Particolarmente fastidiosi furono i Bf-109 che punzecchiarono come sciami di zanzare gli australiani e i neozelandesi senza interruzione. In particolare, vista la disponibilità di basi aeree così vicine ai campi di battaglia, si distinsero gli aerei da caccia dei due *Gruppen* del JG 3, i quali assaltarono a volo radente i villaggi e le fattorie isolate supponendo che fossero state trasformate dal nemico in capisaldi. Agivano sempre per *Schwärm*: una breve scarica di mitragliatrici e una razione di cannoni da 20 mm erano sufficienti a bucherellare un edificio, anche se il più delle volte questi erano abitati da innocui civili.

Alle 07.55 gli aerei della Luftwaffe scomparvero dai cieli, segno che le operazioni aeree erano terminate. Appena cinque minuti più tardi, la fanteria tedesca balzava all'assalto delle posizioni nemiche.

Sul fronte orientale della linea GHQ, la disparità delle forze era impressionante: i tedeschi schieravano il XIII corpo d'armata al completo e il reggimento Großdeutschland. A ciò, gli inglesi contrapponevano una divisione che, dopo il bombardamento terrestre e aereo, aveva perso i tre quarti dell'artiglieria, quasi un quarto dei propri effettivi e più della metà dei rimanenti erano rimasti terrorizzati o, comunque, sotto stato di shock dopo aver visto in azione i *Nebelwerfer* e le distruttive conseguenze di quell'arma.

Le retrovie della 43ª divisione di fanteria 'Wessex' erano nel caos, gli ospedali militari si riempirono di feriti e il generale Pollock cercava di farsi un quadro generale sulla gravità della situazione. Le opere difensive della linea GHQ tra Maidstone e Chatham ammontavano a trincee e fosse rinforzate alternate a barriere di filo spinato, tra l'altro non disposte lungo tutto il corso del Medway. Cinque ondate consecutive di Stuka le demolirono completamente e fiaccarono il morale degli uomini della 129ª brigata che, assieme a due battaglioni della 128ª, era spiegata a ovest del corso d'acqua. Il V battaglione del reggimento Hampshire con una cospicua formazione di miliziani era a protezione di Maidstone mentre Pollock aveva mantenuto la 130ª brigata in seconda linea come riserva. Anche se, però, l'avesse commissionata nel punto in cui i tedeschi avrebbero sfondato, a poco sarebbe servita: il rapporto numerico di 3:1 faceva pendere la bilancia in favore degli attaccanti.

E da ciò si può capire che ci sarebbe stato più di un punto in cui i tedeschi avrebbero sfondato.

Von Vietinghoff aveva trasmesso al generale Reinhardt un marconigramma molto sintetico ma chiaro: "La sua divisione deve conquistare Maidstone, in un modo o nell'altro."

La sera del 30, al quartier generale del XIII corpo d'armata, arrivò la risposta: "La città di Maidstone è stata conquistata, in un modo o nell'altro."

Il pilastro portante della linea GHQ, il punto di congiunzione tra il versante meridionale e quello orientale era crollato nell'arco di una sola giornata di combattimenti. Ciò fu dovuto alla brillante strategia che il generale Reinhardt aveva messo a punto per prendere il controllo della città, non avendo né carri armati né semoventi per supportare l'attacco.

Non appena l'artiglieria e i mortai terminarono di scaraventare tutto ciò in loro possesso contro il nemico, i soldati del 34º reggimento a sud-ovest e quelli del 109º a nord-est di Maidstone approfittarono della confusione regnante e della nebbia provocata dal bombardamento per conquistare terreno. I battaglioni del 34º reggimento, nascosti sulle pendici erbose che si affacciavano sul Medway nei pressi di East Farleigh, si alzarono e attraversarono il fiume sfruttando sia il ponte che la piccola chiusa limitrofa. Dall'altra parte, si acquattarono sulla cima del pendio, sempre nascosti tra l'erba, occuparono East Barming e si tennero pronti con i fucili puntati per respingere un eventuale contrattacco britannico. Una scena simile accadde con quelli del 109º: partendo da Sandling, proprio dove il Medway compiva una piccola ansa verso di loro, i tedeschi varcarono il fiume grazie alle due chiuse percorribili che si trovavano nei paraggi e al ponte di Allington. Occupato il villaggio, anch'essi si mimetizzarono con il paesaggio e aspettarono. Anche i battaglioni del 111º reggimento aspettarono. Sì, ma attesero che fossero finite le incursioni aeree prima di gettarsi all'assalto contro Maidstone. Quando si avvicinarono ai sobborghi della città, non trovarono nessuno. Sembrava che fossero all'addestramento, vista la rapidità con cui si muovevano. Poi, dopo appena un centinaio di metri nel territorio urbano, iniziarono le fucilerie, ci furono i primi caduti di una parte e dell'altra e iniziarono a scoppiare le bombe a mano tedesche. Da un'avanzata rapida e indolore si passò improvvisamente a una sparatoria confusionaria, senza che il 111º reggimento riuscisse a fare qualche progresso.

«Avanti i pezzi anticarro!» ordinò il colonnello Paul Seyffardt. E il battaglione con i cannoni da 37 mm si avventurò per le strade e scatenò l'inferno. Gli artiglieri avanzavano strisciando o acquattati dietro lo scudo dell'arma, a due a due, coperti dalle squadre di fucilieri e dalle mitragliatrici pesanti. Quando incontravano o, meglio, quando si scontravano con una postazione ben difesa, la demolivano. Lo stesso lavoro lo fecero i genieri del battaglione i quali, coperta l'avanzata con le granate fumogene, si avvicinavano ai capisaldi avversari e li neutralizzavano con lanciafiamme o cari-

che di esplosivo. In questo modo, verso l'ora di pranzo tutta la parte di Maidstone ad ovest del Medway era sotto controllo tedesco. Il 111º ci avrebbe messo forse altre 36 ore per spezzare la tenace resistenza che impediva di varcare il fiume se non fossero intervenuti alle spalle gli altri due. Contemporaneamente all'assalto del centro abitato, il 34º e il 109º erano usciti allo scoperto e, con una piccola manovra a tenaglia, avevano insaccato a Maidstone la milizia e il V battaglione. Ci furono alcune scaramucce all'Ospedale Psichiatrico di Oakwood, fuori Maidstone, ma niente di più. E proprio mentre gli uomini del colonnello Seyffard cercavano di forzare le difese avversarie, i battaglioni degli altri due reggimenti piombarono alle spalle dei difensori, si incunearono tra le case e provocarono il collasso del sistema difensivo britannico. A gruppi, gli inglesi gettavano le armi e uscivano allo scoperto con le mani alzate in segno di resa. Le sacche di miliziani che disperatamente difendevano il proprio territorio e le proprie case furono liquidate in tutta fretta.

Alla fine di quella calda giornata, l'ansa del fiume Medway che andava da Aylesford a Wateringbury era passata sotto il controllo tedesco.

Una vicenda del tutto opposta fu quella vissuta dalla 1ª divisione da montagna che partì all'assalto delle città di Chatham, Rochester e Gillingham e non incontrò resistenza. Non che quei centri non fossero abitati ma, tra tutti i civili presenti all'arrivo delle truppe del generale Kübler, nessuno cercò di contrastare i nuovi arrivati. Tuttavia, i tedeschi proseguirono comunque a rilento temendo che quello fosse un solito trucchetto degli inglesi, visti i risultati dell'assalto alla Cittadella di Dover e alla città stessa. Macché! Neanche l'ombra dei soldati o della milizia!

«Non è possibile che ci lascino marciare così tranquillamente per le vie delle città!» commentò Kübler al tenente colonnello Hand Degen, capo dello stato maggiore. Eppure accadde. In neanche due ore e senza che venisse sparato un solo colpo di fucile, gli effettivi della 1ª divisione da montagna occuparono l'Isola di Sheppey, il lato sud della foce fangosa del Medway e la periferia orientale di Gillingham. Ma quando tentarono di proseguire oltre, furono respinti. In particolare, il I/98º reggimento venne fermato mentre puntava sul Forte di Bridgewoods. Ecco dov'era il nemico!

"È naturale che difendano quella zona. È quella dal maggior valore strategico!" fu la conclusione che lo stato maggiore trasse quando fu informato dell'accaduto. Ma Kübler aveva imparato la lezione dei giorni passati e suppose che non sarebbe stato facile fare breccia in quelle difese con l'artiglieria campale né mandando all'assalto i suoi uomini. In quella lingua di terra vi era, infatti, una serie di forti costruiti tra il 1669 e il 1892 il cui compito era quello di difendere gli approcci via terra ai cantieri navali di Chatham. Disposti su due archi, tutti avevano la pianta pentagonale ed erano circondati da profondi e secchi fossati. Quelli sì che erano veri e propri fossi anticarro! Peccato, però, che Kübler non avesse sotto il suo comando un solo panzer! Ma anche quella dei forti si rivelò un'illusione: quelli sul lato orientale erano tutti deserti. In essi non c'era l'ombra di un miliziano. Solamente al Forte di Amherst e alla Ridotta di Townsend le truppe da montagna ebbero uno scontro a fuoco con squadre isolate di civili male armati. In compenso, i battaglioni del 99º reggimento si consolarono con tutto ciò che rinvennero in quei giganteschi arsenali navali mai bombardati, anche se le varie attrezzature e le costruzioni sarebbero più servite alla Kriegsmarine che alle truppe da montagna.

Solamente al Forte di Bridgewoods la resistenza non cessava. Kübler, deciso a non ripetere gli errori del passato, adottò le maniere forti facendo intervenire il I battaglione del 26º reggimento antiaereo. I possenti Flak 88 martellarono con boati infernali le mura della fortezza e riuscirono ad aprire una breccia attraverso cui le truppe da montagna poterono infiltrarsi e spegnere ogni resistenza. Fu solamente quando la calma venne ristabilita che a Kübler venne svelato l'arcano: dentro al forte furono trovate alcune baracche il cui aspetto avrebbe indotto a pensare alla presenza di un quartier generale. Ma vi erano troppe antenne e troppe apparecchiature radiotrasmittenti e riceventi per poter essere un quartier generale. Era, infatti, una 'Stazione Y', un centro nevralgico dotato di tutti gli equipaggiamenti necessari per intercettare le comunicazioni senza fili che venivano disperse nell'etere e, in base a chi governava quel centro, passarle alla sezione interessata. I tedeschi erano ben consci del fatto che i loro nemici potevano intercettare le loro comunicazioni ma ancora non sospettavano niente sulla vulnerabilità della macchina Enigma. Almeno adesso potevano farsi un'idea di cosa usavano gli inglesi per captare le informazioni via radio.

Nel settore centrale della linea GHQ, tra Maidstone e Chatham, la 17ª divisione di fanteria ottenne un successo clamoroso il primo giorno dell'offensiva. L'ostacolo naturale più grosso era ovviamente il Medway e per questo motivo i primi a entrare in azione furono gli uomini delle compagnie del genio.

Questo episodio, però, merita di essere narrato nei dettagli in quanto evidenzia l'elasticità e la capacità dell'arma del genio di superare ogni genere di ostacoli facendo fronte alle più disparate difficoltà. Tra le pagine del diario della 1ª compagnia del 406º battaglione pontieri e tra le parole del capitano Kohler emerse la vicenda vissuta dalla 1ª compagnia in tutta la sua tragicità.

"Quando l'inferno finì di ribollire, il velo invisibile del silenzio discese sul fiume e sulle sue sponde. Dall'altra parte, fitte colonne di fumo e pulviscolo si innalzavano sterminate verso il cielo e sembrava che andassero a mescolarsi con le spesse nubi negli strati alti dell'atmosfera. L'acqua del Medway scorreva placida e lenta davanti a noi senza fare il minimo rumore. Nel punto dove dovevamo erigere il ponte, il fiume era largo cinquanta metri e profondo quindici. Guardai l'ora. Erano passati due minuti. "Ora!" fu il segnale per la 1ª compagnia del genio. Gli uomini uscirono dal sottobosco dove si erano rintanati trascinando i pontoni, le lunghe assi di legno e alcuni canotti. Subito iniziarono ad avvicinare i pontoni a due a due e a ricoprirli con le travi rettangolari mentre altri pilotavano il timone delle rumorose imbarcazioni che trasportavano la 3ª compagnia del 21º reggimento. Non erano passati nemmeno cinque minuti che iniziarono a piovere granate d'artiglieria. Quelle che caddero sulla riva imbrattarono di fanghiglia e terriccio gli uomini che stavano portando i materiali per il ponte, quelle che atterrarono sul fiume schizzarono dappertutto, inzupparono le nostre uniformi e inondarono i barconi. Per rimuovere l'acqua diedi l'esempio togliendomi l'elmetto per usarlo come secchiello. Gli altri mi imitarono e insieme proseguimmo, lentamente, l'edificazione del ponte. La costruzione di un ponte di barche dal nulla non era una cosa facile: richiedeva infatti moltissimi calcoli complicati a monte circa la larghezza del corso d'acqua da attraversare, la propria profondità, la velocità di scorrimento dell'acqua… insomma, c'era davvero un bel lavoro teorico da fare che, come sempre, toccava agli alti ufficiali. Quelli che poi dovevano trasformare in qualcosa di tangibile quei numeri eravamo noi. Ma come si poteva lavorare in una simile situazione? Con l'aiuto di altri tre uomini avevo appena fatto combaciare due pontoni e stavo allungando le mani per prendere la prima asse quando sentii pronunciare il mio grado e nome: "Capitano Kolher! Capitano Kohler! È desiderato al telefono dal comando di divisione! È urgente!". Era il sergente maggiore Pinzel, il marconista della 1ª compagnia. Corsi da lui, afferrai la cornetta e mi identificai: "Qui è il capitano Kolher". Ebbi appena il tempo di fare un respiro che l'interlocutore rispose: "Mi stia a sentire, capitano! – e in quel momento riconobbi la voce del generale Loch – Non so che cosa stia succedendo ma ho un compito per lei e i suoi uomini. Dovete assolutamente attraversare il fiume e mettere a tacere i cannoni nemici. A Wouldham stanno bersagliando la 2ª compagnia del genio e non ho alcuna intenzione di far crepare così i miei uomini." Io rimasi quasi senza parole: "Se permette, signor generale, l'artiglieria nemica sta mirando anche dalle mie parti e non credo…" ma il generale Loch mi interruppe subito: "Non mi interessa! Prenda la sua compagnia e vada a far tacere quei cannoni… O almeno cerchi di individuarne la posizione." Ed io gli risposi: "Ricevuto, signor generale. Chiudo" anche se dentro di me pensai una serie di impronunciabili insulti rivolti al mio superiore. Come potevamo io e la mia compagnia attraversare il fiume e cercare dei cannoni che sarebbero dovuti già essere stati neutralizzati con l'aviazione?"

La domanda del capitano era legittima: com'era possibile che dopo un intenso bombardamento da terra e dal cielo ci fossero ancora dei pezzi di artiglieria inglese operativi? La risposta emerge se si analizza la disposizione degli obici campali nell'ambito della strategia difensiva pianificata dal generale Pollock. Temendo una delle solite incursioni della Luftwaffe, il comandante della divisione aveva ordinato che i tre reggimenti d'artiglieria, il 94º, il 112º e il 141º, venissero trasferiti sulle cime boscose di Greatpark Wood e Whitehorse Wood, che raggiungevano rispettivamente le quote massime di 190 e 175 metri sul livello del mare, nonché su Holly Hill, un rilievo completamente ricoperto di vegetazione e piante ad alto fusto. La sua strategia si rivelò vincente: l'intricata rete di rami si rivelò lo scudo più efficace contro i proiettili d'artiglieria nemica o contro le bombe tedesche. Inoltre, per permettere alle proprie bocche da fuoco di sparare dall'altra parte del fiume Med-

way, gli artiglieri avevano ripulito dal fogliame i campi di tiro per ciascun pezzo. Squadre di osservatori ben nascoste a Dean Hill e a quota 73 permisero a Pollock di far la festa ai pontieri e alla 1ª e alla 2ª compagnia del 17º battaglione del genio.

La situazione di crisi venne, però, presto risolta: mentre le granate inglesi continuavano a piovere sulla sponda orientale del Medway inchiodando i reparti del genio tedeschi, un reparto composto da elementi della 3/21º reggimento e dalla 1/17º battaglione del genio si lanciò di scatto per raggiungere il villaggio di Holborough. Ma il terreno paludoso e pervaso da canaletti non aiutò molto i soldati anzi, per molti divenne la tomba, in quanto alcuni pezzi da 25 libbre inglesi iniziarono a sparare contro di loro. Il sergente Pinzel fu uno dei molti che cadde trafitto da una scheggia di granata nel petto. Risultò particolarmente benvoluto l'intervento della Luftwaffe. Una 'cicogna' del comando della 16ª Armata era stata fatta alzare in volo per una missione di ricognizione e il resto venne da sé: individuati i bagliori degli spari, l'osservatore immortalò su di una cartina le posizioni da bombardare. Dopo neanche dieci minuti dall'atterraggio, i *Nebelwerfer*, l'artiglieria della 17ª divisione di fanteria e gli Ju-87 del IV./StG 1 si susseguirono in uno spettacolare bombardamento che andò avanti per un quarto d'ora esatto. I genieri poterono continuare la loro opera e, per la fine della giornata, ben tre ponti furono ultimati. Ma, mentre la 1ª compagnia del 406º battaglione pontieri lavorava instancabilmente, le altre due compagnie del 17º battaglione avevano già trasportato sull'altra sponda due battaglioni del 21º reggimento, comprese le loro armi pesanti.

Il 1 agosto, quando le truppe della 35ª divisione di fanteria muovevano da Maidstone verso West Malling e quelle da montagna della 1ª divisione occupavano Strood, la testa di ponte della divisione di Loch continuò a espandersi per altri quattro chilometri, respingendo gli inglesi attraverso le North Downs. Un contrattacco disperato da parte della 129ª brigata nella notte tra il 1 e il 2 agosto non ebbe l'effetto sperato, cioè quello di ricacciare i tedeschi oltre il Medway. Lo stesso tentativo operato dalla 130ª brigata per riprendersi la città di Strood fallì miseramente e si concluse con un nulla di fatto. Pollock e la sua divisione avevano il destino segnato. I reparti inglesi, ormai a corto di uomini, con poche munizioni e senza artiglieria non avrebbero resistito a lungo. Il 2 agosto il fronte crollò: in una faticosa marcia forzata, i soldati della 35ª divisione di fanteria si spinsero verso nord e occuparono una nuova linea di confine, tra Dartford e Bromley, arrivando vicinissimi ai distretti metropolitani di Woolwhich e Lewisham che, da un punto di vista politico-amministrativo, facevano già parte della capitale. La 1ª divisione da montagna si spinse nella penisola di Hoo, tra le foci del Medway e del Tamigi, occupò la zona costiera e, con le sue batterie d'artiglieria, chiuse l'estuario del secondo fiume mentre la 17ª partì in un folle inseguimento dei resti indeboliti della 43ª divisione di fanteria 'Wessex'. Guidati dalla batteria 666 di cannoni d'assalto del tenente Alfred Müller, i bavaresi avanzavano e combattevano nello stesso momento contro una retroguardia inglese sempre più debole. Schiacciate dalle retate a bassa quota dei caccia del JG 3, le colonne di soldati in fuga furono presto raggiunte e costrette alla resa.

Sabato 3 agosto arrivò la fine: dopo qualche ora di sparatorie nella periferia di Gravesend, il generale Pollock e gli ultimi rimasti della divisione si arresero incondizionatamente alle truppe del generale Loch. Dopo qualche ora di trattativa, ecco che la bandiera con la croce uncinata iniziò a sventolare anche dal porto di Gravesend.

La battaglia della linea GHQ – Australiani e neozelandesi contro SS e carri armati

Lungo il fronte orientale della linea GHQ i combattimenti proseguirono approssimativamente per tre giorni e si conclusero positivamente per gli attaccanti. Se, però, si tiene conto del fatto che von Vietinghoff non aveva alcun reparto di corazzati per attaccare, vale la pena introdurre gli avvenimenti che videro impiegate le brigate australiane e neozelandesi specificando che la situazione andò ancora peggio.

L'8ª divisione panzer era diventata la punta di lancia delle fanterie del VII corpo d'armata e, agendo con la rapidità con la quale si muovevano i blindati pilotati da carristi esperti della *Blitzkrieg*, partì all'assalto delle postazioni australiane tra Reigate e Sevenoaks. È corretto affermare che gli australiani non smisero un giorno di addestrarsi, che furono ben accolti dalla popolazione locale, che possedevano armi decenti e che seppero erigere delle buone difese fortificate per sbarrare il

passo ai tedeschi. Ma è anche giusto sottolineare che il 31 luglio i secondi attaccarono in massa, con una divisione corazzata e un intero corpo d'armata. Che cosa potevano opporre gli australiani contro una simile forza d'urto? Appena sei battaglioni, privi di armi pesanti o di artiglieria, dato che l'aviazione tedesca aveva spazzato via buona parte dell'armamento pesante; peraltro furono colti completamente alla sprovvista poiché i loro comandanti ritenevano che l'attacco tedesco non sarebbe arrivato, se non qualche settimana più tardi.

A seminare il panico e la distruzione fra gli avversari non furono i *Nebelwerfer* ma i *flammpanzer* del capitano von Zezschnitz: quei piccoli e veloci mostri sputafuoco abbrustolirono letteralmente le difese britanniche tra Oxted e Westersham, supportati dal fuoco dei cannoni anticarro e dei blindati del 10º reggimento panzer. Il colpo di grazia venne dato, però, dalla strategia del generale Kuntze: invece di concentrare tutti i panzer su un unico punto della linea, egli li fece schierare su un'unica grande formazione, contravvenendo ai principi della *Blitzkrieg*. Ma l'effetto sul morale degli australiani della 25ª brigata, tra Reigate e Oxted, fu quello voluto: vedendo quella massa di panzer venire verso di loro ruggendo e tuonando, il terrore si impossessò dei soldati che abbandonarono in fretta e furia le loro posizioni. Durante la ritirata, lasciarono sul campo armi, elmetti e tutti gli oggetti che li ostacolavano nella fuga. Ma fu tutto inutile. Il 10º reggimento panzer sospinse la 25ª brigata verso est mentre i battaglioni della 7ª e della 12ª divisione di fanteria tenevano impegnati gli australiani della 18ª brigata. Nella breccia operata dall'8ª divisione panzer si infilarono la 30ª divisione di fanteria e la 6ª divisione da montagna, un'unità di recente formazione e portata in Inghilterra come riserva. E tutte insieme, a parte l'ultima, iniziarono a fare pressione da ovest, sud ed est.

Per accelerare il collasso degli australiani, Kuntze capì che avrebbe dovuto commissionare parte delle proprie forze per evitare che quelli si ritirassero a nord, nella capitale, dove vi era già una cospicua componente armata che la difendeva. Anche procedere verso nord-ovest, per puntare sul Tamigi, non sarebbe stata una cattiva idea. Ma tutt'e due le cose contemporaneamente non si potevano fare. Perciò egli commissionò il 67º battaglione panzer del maggiore Gerhard Wendenburg e lo mise sotto il controllo del reggimento Großdeutschland, che si stava rapidamente avvicinando da sud-est. Infatti, l'unità motorizzata d'élite aveva sottratto alla milizia britannica il controllo di Sevenoaks, entrando nella città risparmiata dall'artiglieria a bordo dei propri automezzi, sconvolgendo i civili e travolgendo le forme di resistenza. Gli uomini erano impegnati nella lotta contro i cecchini quando von Stockhausen ricevette l'ordine di ripartire. Come se avessero avuto il fuoco sotto i piedi, i soldati ripartirono prontamente e, dopo quasi tre ore di marcia, a New Addington si scambiarono sigarette e strette di mano con i carristi di Wendenburg.

Intrappolati nella sacca, gli australiani rifiutarono di arrendersi e la loro resistenza si concentrò a Westerham e a Biggin Hill. Il 1 agosto, però, vennero travolti: mentre gli uomini della 6ª divisione da montagna festeggiavano il loro battesimo del fuoco battendosi per le strade di Reigate contro formazioni della *Home Guard* poco addestrate, marciando su un terreno pieno di modesti rilievi, occupando il vecchio aerodromo della RAF di Redhill e attestandosi lungo il fiume Mole fino a Brockham, le altre tre divisioni di fanteria del VII corpo d'armata strinsero sempre di più l'anello fino a strangolare le brigate australiane. I combattimenti durarono poco: gli australiani, ormai con il morale a terra, delusi e convinti che non avrebbero più potuto fare granché, disertarono in massa. Solamente due compagnie dissanguate assieme a gruppi di miliziani si rifiutarono di cedere l'aerodromo di Biggin Hill e il centro abitato. Il giorno seguente, la città venne tappezzata di granate d'artiglieria mentre l'assalto combinato dei panzer, dei cannoni d'assalto e del II battaglione del reggimento Großdeutschland travolse i superstiti che difendevano il campo d'aviazione.

Dopo essersi riposati e rifocillati, i fanti tedeschi ripresero a marciare e, al sopraggiungere dell'oscurità, si accamparono fuori Croydon. Il mattino dopo, sotto i colpi della 7ª divisione di fanteria, caddero la città e l'aerodromo; con gli sforzi della 30ª, invece, Sutton venne conquistata.

La morsa attorno a Londra stava iniziando a prendere forma.

Ma che fine aveva fatto il generale Kuntze? Egli non aveva partecipato alla marcia verso nord poiché si era lanciato verso il Tamigi. I panzer e la fanteria motorizzata non avevano incontrato una seria opposizione da quando avevano superato le difese australiane. Quel conglomerato sferraglian-

te aveva seguito il corso del fiume Mole fino a quando non era arrivato a Esher, poco prima della biforcazione tra il Mole e l'Ember. Non aveva, però, osato né spingersi a nord, in quanto non aveva sufficienti informazioni sullo schieramento del nemico, né ad est, poiché la resistenza della *Home Guard* si era fatta improvvisamente più aspra. Si diresse, invece, a sud poiché aveva ricevuto un allarmante marconigramma dal comando del XXXXI corpo d'armata.

Rommel, infatti, aveva voluto ancora una volta fare di testa sua, non tanto per essere nel mirino delle cineprese della propaganda quanto più per il suo istinto nel trovare i punti deboli dello schieramento avversario. Invece di attaccare frontalmente la zona saldamente difesa dai neozelandesi tra Guildford e Basingstoke, come gli aveva ordinato il suo superiore, il generale Reinhardt, egli cercò una soluzione più rapida, più efficace e che non richiedesse eccessivi spargimenti di sangue.

Ancora prima che terminasse la massiccia tempesta dell'artiglieria, la 7ª divisione panzer, la 29ª divisione di fanteria motorizzata e il reggimento motorizzato SS 'Leibstandarte Adolf Hitler' partirono da Horsham e cavalcarono veementi le vie delle North Downs senza mai entrare in contatto con il nemico. I neozelandesi erano, infatti, affaccendati a rinforzare le difese nei punti in cui erano state demolite dalla Luftwaffe o dall'artiglieria e avevano tutt'altro per la testa che sorvegliare i movimenti del nemico, mentre le divisioni di fanteria del IV corpo d'armata avevano iniziato a punzecchiare gli avamposti britannici tenuti dagli scampati della 45ª divisione di fanteria a Chichester.

Quando, dopo un'avventurosa marcia tra le verdi colline del Surrey, tra sentieri, villaggi e campicelli, aliquote della 7ª divisione panzer raggiunsero Alton, Rommel fece ruotare di 90° a nord la divisione e il suo gesto fu imitato immediatamente dal generale von Boltenstern e da Dietrich. Sembrava che tutto stesse andando per il meglio, sembrava che Reinhardt avesse calcolato tutto, sembrava che nulla fosse sfuggito al bombardamento... eppure non fu così.

I neozelandesi al comando di Hargest e di Barrowclough avevano concentrato i loro sforzi in un intenso addestramento mentre la popolazione locale erigeva per loro imponenti opere di difesa. Benché i fossati anticarro assomigliassero di più a larghe e primitive trincee, vi erano altri ostacoli ben congegnati per rallentare la marcia dei panzer. Si badi bene: rallentare e non fermare definitivamente! Nei tratti che più sembravano idonei a massicce manovre di carri armati sorsero i denti del drago mentre i punti più angusti furono pesantemente minati. In entrambe le occasioni, i neozelandesi avevano costruito casematte, postazioni per i cannoni anticarro, nidi di mitragliatrici e piccole trincee in grado di contenere cinque o sei fucilieri ciascuna. Dove scarseggiavano le mine, furono interrati i barili incendiari mentre dove non fu possibile costruire ostacoli per la fanteria, furono sistemate squadre della milizia affiancate a reparti militari ben equipaggiati. Per fare un lavoro a opera d'arte, tutte le strutture furono mimetizzate facendo buon uso degli strumenti che la Natura offriva ai neozelandesi. Le batterie anticarro furono nascoste, l'artiglieria campale venne sistemata a ridosso della prima linea e i cannoni contraerei entrarono sistematicamente in azione ogni volta che veniva segnalata la presenza di un aereo tedesco.

L'effetto sorpresa fu completamente dalla parte dei difensori. L'impiego dei barili incendiari interrati fu uno shock terribile per gli assalitori germanici ma, paradossalmente, non fu il loro impiego al momento giusto che riuscì a fermare l'orda teutonica. Fu, invece, il fuoco combinato dei cannoni anticarro e dell'artiglieria che riuscì nell'intento. Per tutto il giorno si susseguirono violentissimi combattimenti ma in nessun caso i tedeschi riuscirono a penetrare nello schieramento avversario. Né ottennero successi le truppe della 29ª divisione di fanteria motorizzata o le famigerate SS di Dietrich. Gli obici da 25 libbre sparavano con una letale precisione sulle truppe attaccanti e le mitragliatrici facevano sentire le loro raffiche, costringendo la fanteria tedesca ad avanzare strisciando e a nascondersi nelle buche non appena possibile. I pezzi anticarro ben disposti, invece, frenarono l'avanzata dei panzer, anche se buona parte dei carristi veterani riuscì a riportare indietro i propri blindati. Tuttavia, 34 panzer di vario tipo dovettero essere abbandonati sul terreno.

La città di Guildford venne circondata dal reggimento 'SS Leibstandarte Adolf Hitler' ma la resistenza dei neozelandesi fu così forte che l'intera unità fu assorbita nei combattimenti per conquistare il centro abitato. Si scatenò una delle più violente azioni di guerriglia urbana, combattuta con estremo vigore e senza pietà: con le bombe a mano, con le baionette e con l'esplosivo.

Tra Aldershot e Fleet, la 29ª divisione di fanteria motorizzata si arenò davanti al canale di Basingstoke, non riuscendo né ad occupare una delle due città, né a valicare l'ostacolo d'acqua. Solamente Rommel, con una delle sue ardite manovre e dopo un giorno intero di combattimenti, fu in grado di costituire una piccola testa di ponte oltre il canale, nel bosco di Butter Wood e nel paesino di Hook, una località facile da difendere in quanto protetta a est dalle acque del fiume Hart.

Nonostante questo locale successo, la situazione sull'estremità occidentale dell'avanzata tedesca era precipitata in fase di stallo. È facile immaginare che la tensione fosse alta al quartier generale del XXXXI corpo d'armata poiché Reinhardt aveva ricevuto ordini chiari da Busch: sfondare la linea GHQ, oltrepassare il Tamigi e circondare la capitale. Era indispensabile muoversi con la tipica celerità della *Blitzkrieg* se si voleva evitare che gli inglesi facessero confluire altre truppe nei settori critici. Ma adesso che tutto era fermo, come intendeva procedere Reinhardt? Non fu necessario rivedere le strategie né far intervenire massicciamente l'aviazione.

Temendo di esporre troppo il fianco sinistro della divisione, Reinhardt aveva telegrafato al generale Kuntzen spiegandogli le difficoltà in cui versavano le altre divisioni e intimandolo di fermarsi il giorno successivo. L'astuto comandante gli rispose che non sarebbe avanzato di un metro in quella data. Infatti, fu proprio durante la notte tra il 31 luglio e il 1 agosto che Kuntzen sferrò l'attacco.

L'8ª divisione panzer fece irruzione a tergo dei settori difesi dai neozelandesi. Questa volta furono i secondi a essere colti di sorpresa. I panzer apparvero all'improvviso e investirono come la marea le batterie d'artiglieria da 25 libbre, facendole saltare sotto i colpi dei cannoni o sbriciolandole con i cingoli. La fanteria motorizzata dell'8º reggimento diede, invece, il suo contributo prendendo alle spalle le opere difensive nemiche, neutralizzando i nidi di mitragliatrici e conquistando parecchie batterie anticarro.

Il 1 agosto si manifestarono le conseguenze dell'incursione dell'8ª divisione panzer. Gli uomini demoralizzati della 5ª brigata si consegnarono ai tedeschi e l'unità si sciolse come un cubetto di ghiaccio al sole. Quelli della 7ª, invece, non mollarono l'osso così facilmente e continuarono a resistere a Farnborough e Aldershot, nonostante si trovassero ormai completamente tagliati fuori.

Ma a cosa sarebbe servito resistere, quando ormai la linea GHQ era stata infranta e le divisioni del XXXXI corpo d'armata stavano marciando a tutta velocità verso il Tamigi? Dovunque si vedevano agguerrite formazioni di carri armati, autocarri e biciclette che avanzavano, investivano e travolgevano tutto ciò che incontravano. Dietro di loro, le interminabili colonne della fanteria appiedata, i carriaggi con le vettovaglie, le officine mobili, le autocisterne straripanti di carburante e acqua e l'artiglieria ippotrainata seguivano le falle aperte dalle divisioni panzer. Che cosa avrebbe potuto fermare la loro avanzata?

Il doppio volto della vittoria

Furono gli eventi stessi che costrinsero il XXXXI corpo d'armata a prendersi alcuni giorni di pausa, rallentando di ben 48 ore la tabella di marcia della 16ª Armata. Il 2 agosto le divisioni panzer erano nuovamente in marcia ma ancora non sapevano quali sorprese sarebbero sopraggiunte.

Con una manovra molto simile a quella adottata in maggio per aggirare le postazioni francesi della linea Maginot, Rommel fece una mossa molto rischiosa: egli, la stessa notte in cui Kuntzen si lanciò all'assalto alle spalle dei neozelandesi, fece transitare il 6º reggimento di fanteria motorizzata oltre il canale di Basingstoke e, dopo, fece ritirare i ponti. Proprio così: i carristi e i genieri che maneggiavano i *Brückenleger IV* smantellarono modulo dopo modulo i ponti gettati quel giorno stesso con tanta fatica. Che intendeva fare Rommel? Circondare il nemico e prenderlo d'infilata.

Il 1 agosto, il 25º reggimento panzer e il 7º reggimento di fanteria motorizzata assaltarono sul fianco la linea GHQ, tra Basingstoke e le sorgenti del fiume Test. Ci riuscirono anche perché le suddette postazioni non erano difese da alcuna unità di rilievo. O meglio: erano difese da unità della milizia così male armate che, non appena videro avvicinarsi le colonne di panzer, corsero loro incontro con le mani alzate.

Riunitasi con il 6º reggimento di fanteria motorizzata, la 7ª divisione panzer puntò su Reading. Ma Rommel aveva fatto i conti senza l'oste: proprio mentre i panzer si avventavano contro le munite difese della città, un attacco della 1ª divisione canadese contro il punto di sutura tra le colonne del

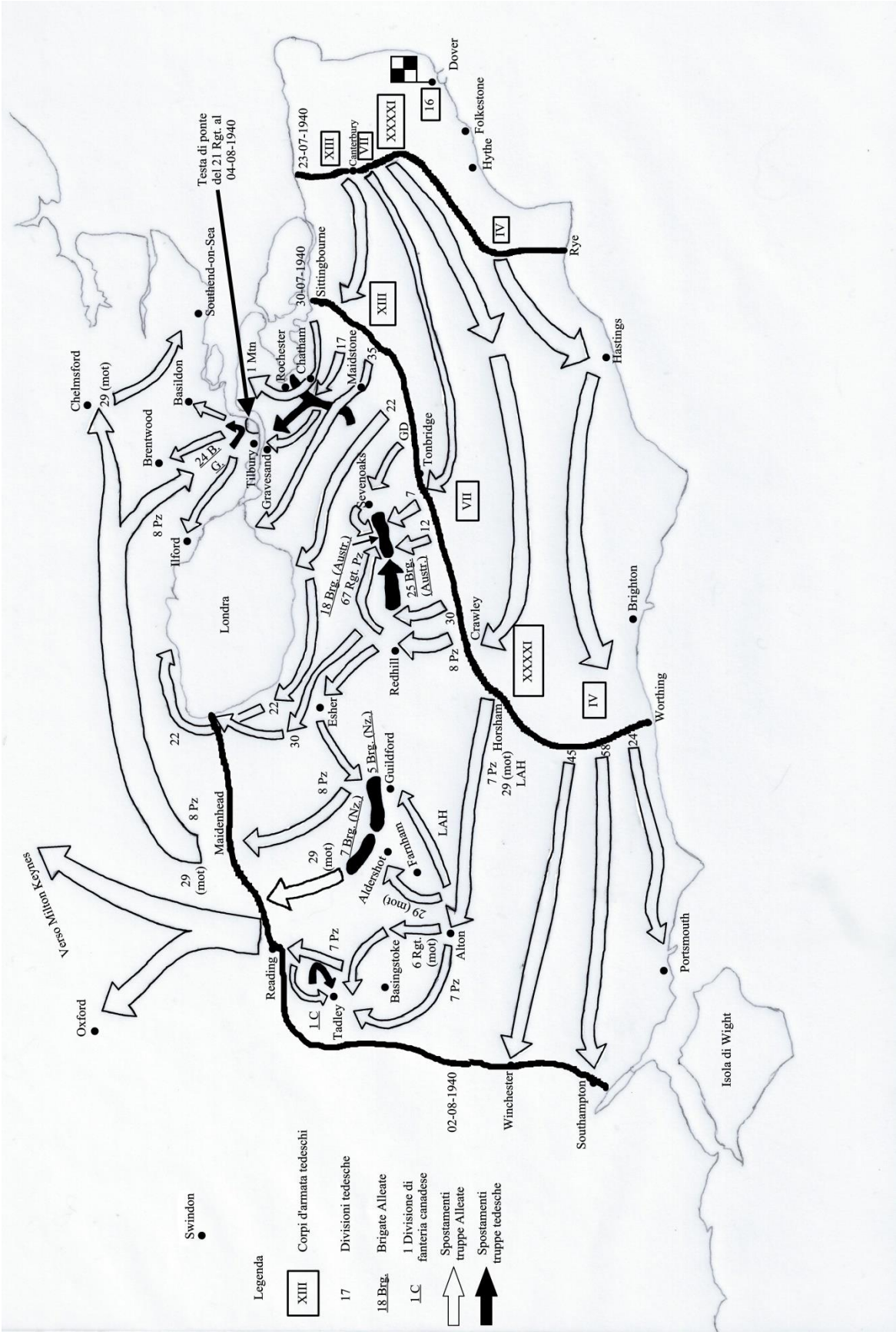
6º e del 7º reggimento di fanteria mandò all'aria tutti i piani. Il 25º reggimento panzer dovette compiere un'inversione di marcia per tamponare la falla con un modesto contrattacco. Le manovre furono, però, rese ancora più complesse da un fatto che lasciò i tedeschi ammutoliti: mentre infuriavano i combattimenti tra la fanteria, nel cielo apparvero gli Hurricane che portavano la coccarda del 1º Squadrone della Royal Canadian Air Force. Mitragliarono a bassa quota la fanteria tedesca, mandarono nel panico le colonne dei rifornimenti e dell'artiglieria e fecero sorgere tra i carristi la domanda: "E questi da dove diavolo spuntano fuori?"

Nessuno si interessò di trovare una risposta: dopo appena dieci minuti, gli aerei scomparvero nella stessa direzione dalla quale erano provenuti. La reazione della Luftwaffe fu assai violenta: intervenendo con Stuka e Bf-110, gli aerei pavimentarono la via alle truppe di Rommel, le quali, dopo aver chiuso i canadesi in una sacca attorno a Tadley, li sgominarono e catturarono oltre 7.000 prigionieri.

Anche Kuntze ebbe i suoi problemi. L'8ª divisione panzer, puntando su Maidenhead, cadde nel bel mezzo di un'imboscata organizzata dalla 3ª brigata corazzata, tutto ciò che rimaneva della 1ª divisione corazzata. Mentre le colonne di panzer marciavano costeggiando ad ovest la foresta di Windsor, furono investite dal fuoco dei carri armati incrociatori Mark II, ben appostati. I cannoni da 2 libbre si dimostrarono molto efficaci nel perforare le corazze laterali dei panzer e nel tenere impegnati i carristi tedeschi mentre i 'Matilda' avanzavano indisturbati tra le fila dell'8º reggimento di fanteria motorizzata.

Dopo l'annientamento della 22ª brigata corazzata, quello che si svolse su quelle radure fu il secondo grande scontro di mezzi corazzati sul suolo britannico: non avendo a disposizione i letali cannoni a doppio ruolo da 88 mm, Kuntze dovette aguzzare l'ingegno e far leva sull'elevata mobilità dei suoi panzer per riuscire a capovolgere la situazione a suo favore. Ci riuscì dopo un intenso giorno di combattimenti. Al tramonto, il paesaggio era illuminato a giorno dai falò delle centinaia di blindati che ardevano come torce e almeno un 40% di essi erano panzer. Anche se gli uomini della 59ª compagnia-officina mobile erano arrivati immediatamente sul campo con i loro trattori e gli arnesi per le riparazioni e avevano rimesso in sesto la maggior parte dei blindati, l'insieme delle vicende spinse il generale Reinhardt a protestare contro il suo diretto superiore. «I miei carri armati non possono spingersi in profondità senza avere le spalle coperte dalla fanteria. Perciò o le divisioni appiedate accelerano il passo o le truppe celeri al mio comando dovranno fermarsi per aspettarle, il che va contro ogni concezione della guerra lampo. A proposito, dov'è finita la Luftwaffe? Ogni giorno vedo i bombardieri sorvolare il mio quartier generale ma proprio oggi la 7ª divisione panzer è stata aggredita dal cielo. A me serve il supporto aereo ravvicinato, gli Stuka che distruggono con la loro precisione letale le opere difensive nemiche e più carri armati per dimostrare ai britannici che cosa è in grado di fare il Terzo Reich. Se vogliamo concludere in fretta questo conflitto, è inutile disperdere le forze tanto per fare le cose da megalomani. Concentriamo gli sforzi e nel giro di quattro giorni costringeremo l'Inghilterra a chiedere la pace.»

Busch comprese pienamente le lamentele del suo sottoposto ma l'unico modo per assecondare le sue richieste fu quello di trasmetterle in Francia, al quartier generale del Gruppo d'Armate A. Von Rundstedt, a sua volta, sottopose i marconigrammi all'analisi dell'OKW, di Jodl e di tutti gli altri membri del Comando Supremo della Wehrmacht. Per due giorni le discussioni andarono avanti e per due giorni le divisioni del XXXXI corpo d'armata non si mossero di un centimetro. La peggiore delle conseguenze, però, fu l'equivoco che tale periodo di pausa generò tra i vertici militari e politici della nazione ormai prossima alla sconfitta.



La battaglia della Linea GHQ, 29 luglio – 5 agosto

XVIII – L'INIZIO DELLA FINE

I dilemmi del Governo

Era inevitabile che la crisi in ambito militare provocasse nocive ripercussioni anche sul Governo. Fu a partire dalle dimissioni di Ironside che iniziarono a crearsi i primi segni di cedimento nel Gabinetto di Guerra, anche se non si manifestarono subito ma si accumularono progressivamente poiché l'idea che Lord Gort riuscisse a fermare le truppe della Wehrmacht aveva sortito l'effetto di un ritardante.

Mentre le navi da guerra delle due flotte si confrontavano nel Mare del Nord, il 24 luglio il Governo tessé alcune pessimistiche conclusioni circa il futuro della Gran Bretagna e dell'Europa intera. "Quali misure dovremmo adottare qualora il nemico dovesse penetrare la linea difensiva che protegge Londra, le aree industrializzate e il cuore dell'Inghilterra?" Il quesito pronunciato dallo stesso Lord Gort fece capire ai presenti che bisognava iniziare a valutare i fatti realisticamente: la linea GHQ avrebbe potuto assorbire il primo urto, ma di certo non sarebbe stata in grado di resistere all'infinito.

Era tutto collegato: dalla robustezza di quella maestosa opera difensiva dipendeva la salvezza della Gran Bretagna e, da quest'ultima, il destino dell'intero continente. Bisognava fare qualsiasi cosa, il possibile e l'impossibile per fermare ogni tentativo nemico di sfondare. Da quando la Francia aveva capitolato, l'Inghilterra era divenuta un centro di raccolta per tutti coloro che erano riusciti con tanta fatica a sfuggire alle grinfie dei nazisti: personaggi di rilievo come Edvard Benes o il generale Wladyslaw Sikorski, rispettivamente capi dei governi in esilio cecoslovacco e polacco, il generale de Gaulle, che con i suoi discorsi ai microfoni della BBC cercava di incitare i francesi a opporre resistenza all'invasore, e centinaia di altri profughi che in un modo o nell'altro erano riusciti a raggiungere l'isola della salvezza per poter continuare la resistenza. Il Governo inglese li aveva incoraggiati ma avrebbe subìto la stessa sorte se i tedeschi si fossero lanciati a capofitto verso Londra? Il Premier, fino al 24 luglio, ribadì la sua ferma convinzione che l'Inghilterra avrebbe resistito a tutti i costi.

Lo spirito di resistenza, tuttavia, iniziò a screpolarsi il giorno seguente e si infranse definitivamente il 26 quando arrivarono le notizie delle disastrose operazioni navali. Sebbene con molta riluttanza, Churchill prese in considerazione l'idea di formare un Governo in esilio per poter continuare la guerra. La maggior parte dei ministri, infatti, condivise l'opinione che sarebbe stato meglio fuggire piuttosto che cadere nelle mani dei tedeschi. Fuggire sì, ma dove? Il Primo Ministro canadese Mackenzie non sembrava molto favorevole ad accogliere un Governo britannico tantomeno a incitare i canadesi a combattere per motivi strettamente storico-politici: il Canada aveva ottenuto la propria indipendenza non da moltissimo tempo (1931) e non era da escludere la differenza tra la popolazione che parlava francese e quella di lingua inglese. Con la Francia sconfitta e con l'affondamento della flotta francese nei porti dell'Africa settentrionale, un Governo britannico in esilio non sarebbe stato di certo ben visto. Invece, il Canada avrebbe potuto essere il luogo ideale per evacuare la famiglia reale. Esiliare negli Stati Uniti? Ancora peggio: l'Inghilterra sarebbe dovuta sottostare alle regole della sua ex-colonia e avrebbe sicuramente perso buona parte della sua reputazione come grande potenza coloniale europea. Il luogo ideale in cui rifugiarsi divennero le Bahamas, almeno fino a quando non si fosse trovata una sistemazione migliore.

La questione del Governo in esilio sollevò un putiferio: Churchill sostenne che quella sarebbe stata l'ultima spiaggia, dopo aver tentato il tutto e per tutto; Lord Halifax tirò fuori la questione su chi avrebbe dovuto governare una volta che i tedeschi avessero conquistato tutta l'isola; infine, Sir John Anderson, il Segretario di Stato per gli Affari Interni, avanzò il problema delle condizioni della popolazione, di come avrebbero preso il cambio di Governo e di come avrebbero potuto organizzare una resistenza efficace per danneggiare i tedeschi.

Alla domanda di Lord Halifax (tra l'altro uno dei pochi contrari alla scelta dell'esilio proposta dal Premier) su chi avrebbe dovuto prendere le redini di un Governo fantoccio, non fu facile trovare una risposta. Poiché nessuno dei ministri in carica volle prendersi la responsabilità, tutto il Gabinetto si trovò d'accordo nell'indicare come futuro Primo Ministro Sir Oswald Mosley, sebbene ancora

imprigionato assieme ad alcuni membri del suo partito. Uomo che aveva avuto la sua immagine nell'anteguerra, seguace più di Mussolini che di Hitler e che prima degli arresti aveva promosso una campagna per la pace, sarebbe stato la scelta ideale, anche se le sue stime nei confronti del fascismo erano crollate quando l'Italia aveva dichiarato guerra alla Gran Bretagna. Mosley si rifiutò categoricamente anche solo di partecipare alle possibili trattative e, anzi, chiese a Churchill di portarlo via con sé qualora fosse partito per l'esilio.[1]

Non avendo nessuno in campo politico che potesse accettare un incarico simile, il Premier si rivolse allora ad alcuni degli internati, anche militari non più in servizio, che comunque possedevano un'ideologia molto vicina a quella di Mosley o che avevano militato nel partito dell'Unione Britannica dei Fascisti (BUF).

Tra tutti gli interrogati, solamente quattro di essi risposero all'appello.

Neil Hawkins, un personaggio molto rinomato all'interno del BUF che aveva compiuto una escalation fino a diventare direttore generale del partito e che era diventato famoso tra gli inglesi per aver introdotto la camicia nera come uniforme dei membri del BUF.

Thomas 'Tommy' Moran, un giovane che era stato strettamente in contatto con Mosley. Noto attivista nel Galles, si era guadagnato la fama quando, nel 1935, aveva tenuto un discorso a Tonypandy con una folla di oltre 6.000 persone mentre tra le fila del BUF si era guadagnato il rispetto quando, nel 1940, aveva promosso una campagna per chiedere la pace con la Germania. Tenuto prigioniero sull'Isola di Man, venne immediatamente trasferito a Brixton giusto poche ore prima dell'arrivo di Churchill.

Il maggior generale John Frederick Charles Fuller, ormai andato in pensione, fu persuaso ad accettare l'invito del Primo Ministro. Un intellettuale che era diventato famoso per i suoi libri pubblicati già prima della Grande Guerra, Fuller era stato il pioniere della meccanizzazione dell'Esercito, anche se le sue idee circa una guerra di movimento furono più ascoltate da generali della Wehrmacht come Guderian piuttosto che dai suoi connazionali. Per questo motivo, egli era molto conosciuto, rispettato e ammirato anche tra le fila degli avversari. Membro del BUF, considerato uno degli uomini più vicini a Mosley, associato alla Lega Nordica, un'organizzazione politica della destra radicale promotrice di molti movimenti estremisti nonché del nazismo, e un convinto patriota: fu proprio grazie a queste caratteristiche che Churchill si rivolse anche a lui.

Infine ci fu l'ammiraglio Sir Edward Domvile, un ragguardevole ufficiale della Royal Navy, anch'egli piuttosto rinomato nella Germania nazista e tra le fila della Kriegsmarine: impressionato da molti aspetti del nazismo e dal programma di riarmo navale tedesco, era stato invitato al raduno di Norimberga del 1936 come ospite dell'allora ambasciatore tedesco Joachim von Ribbentrop. Noto antisemita, membro dell'associazione 'Il sodalizio anglo-tedesco' e fondatore del 'The Link', un'organizzazione che mirava a intensificare i trattati di amicizia con la Germania e che raccolse numerosi aderenti antisemiti e pro-nazisti per le vie di Londra.

Convocato il quadrumvirato nella notte del 2 agosto, Churchill spiegò loro il motivo della scarcerazione e della riunione. Dopo aver proiettato un quadro generale su come stavano le cose, comunicò loro che avrebbero dovuto eseguire due compiti importantissimi: per il bene del popolo e per la sopravvivenza dell'impero britannico, avrebbero agito da mediatori con i tedeschi dopo la fuga in esilio dei membri del Governo in carica. Sospettando che gli invasori avessero già architettato chissà quali oscuri piani per governare la Gran Bretagna, i quattro prescelti avrebbero dovuto compiere tutti gli sforzi per inserirsi nel Governo fantoccio e impedire ai conquistatori di comportarsi come barbari nei confronti della popolazione civile.

Le parole di Churchill suonarono come un lamento nella valle della disperazione. Si era ormai reso conto che, annientata la RAF e sfondata la linea GHQ, nulla avrebbe potuto fermare l'avanzata delle truppe celeri della Wehrmacht. Molto amaramente, egli abbracciò la convinzione che l'esilio sarebbe stata la scelta meno dolorosa ma, nell'ultima seduta del gabinetto del 3 agosto, comunicò che prima di partire avrebbe lasciato la sua impronta, il segno che avrebbe dovuto ispirare la popolazione alla resistenza e che, invece, ebbe tutt'altre conseguenze.

Chi pensa agli inglesi?

Sulla questione riguardante la popolazione sollevata da Sir John Anderson, ci fu più di un interlocutore che diede una risposta. Lo stesso Segretario degli Affari Interni si fece portavoce di tutte quelle persone che ormai convivevano con i tedeschi da più di una settimana. Faticavano a tirare avanti in quanto i nemici avevano fatto razzia di tutte le provviste di cibo trovate e, solamente quando vi era un surplus di qualcosa, montavano le cucine da campo e distribuivano gratuitamente minestrone piuttosto che pane e burro.

Lord Woolton, Ministro degli Alimenti, riassunse brevemente che nelle zone non ancora controllate dal nemico le condizioni alimentari della popolazione non erano poi così tanto critiche, anche se temeva che tutta l'isola sarebbe stata colpita da una grave carestia qualora i tedeschi avessero irrigidito le importazioni e gli scambi commerciali per promuovere la propria produzione bellica.

La tesi di Lord Woolton fu supportata da altri tre membri del Gabinetto. Herbert Morrison, Ministro dei Rifornimenti, presentò un quadro più che positivo circa la creazione di numerosi depositi della sussistenza nelle grandi città, grazie al lavoro coatto di cittadini e funzionari dell'amministrazione civile. Robert Hudson, Ministro delle Spedizioni, confermò ciò che aveva iniziato a manifestarsi dai giorni antecedenti l'invasione e cioè che i convogli salpati dai Dominions stavano continuando ad arrivare tutti interi, senza che una sola tonnellata di materie prime venisse spedita sul fondale oceanico; John Reith, Ministro dei Trasporti, concluse ottimisticamente che le rotabili e le ferrovie dell'Inghilterra centro-settentrionale, del Galles e della Scozia funzionavano a pieno regime. Convogli ferroviari viaggiavano in lungo e in largo, trasportando tutto il necessario per la popolazione e per le truppe. Questo paradiso, però, non sarebbe durato tanto a lungo.

Tutti i discorsi di Lord Woolton furono smantellati nella notte del 28, quando la Luftwaffe riprese i suoi raid notturni contro i centri industriali adibiti alla produzione bellica. La situazione precipitò il 31 luglio e il 1 agosto, quando i tedeschi investirono in massa la linea GHQ e presero ad avanzare verso ovest. Tutte le comunicazioni via cavo con le città tra Gillingham e Southampton si interruppero e le principali arterie che collegavano Londra con quei centri abitati furono ostruite dall'avanzata teutonica.

L'attacco della 16ª Armata aveva preso completamente gli inglesi alla sprovvista o, come direbbero loro: '*The Germans caught us with our pants down*'. In un clima crescente di panico e confusione tra la gerarchia militare, l'intelligence peggiorò la situazione, come se per spegnere un incendio qualcuno ci gettasse sopra della benzina. Da giorni era stata individuata la presenza della 16ª Armata e parte delle comunicazioni radiofoniche erano state intercettate e tradotte, mettendo in luce le condizioni in cui versavano i servizi della logistica. I servizi segreti britannici stimarono che il nemico ricevesse quotidianamente 170 tonnellate di rifornimenti grazie soprattutto ai porti di Dover, Deal e Ramsgate ma non sospettarono nulla circa la presenza dei moli galleggianti e dei porti prefabbricati. Fin qui, tutto bene. Ma i rapporti circa gli effettivi delle truppe tedesche furono gonfiati enormemente: tra il 27 e il 30 luglio, venne segnalato l'arrivo di un'altra armata e fu confermata la presenza di 5 divisioni corazzate, 7 di fanteria motorizzata e di ben 14 di fanteria! Basandosi su questi dati empirici e assolutamente non verificati, lo stato maggiore britannico aveva concluso che l'offensiva tedesca non potesse giungere molto lontano. Tuttavia, la penetrazione nella linea GHQ aveva avuto i suoi effetti negativi anche sulla popolazione: le città in cui la presenza della milizia aveva fatto capire ai tedeschi che non sarebbe stato facile conquistare furono circondate, isolate, furono tagliate le vie per i rifornimenti e la rete idrica. I civili, piuttosto che morire di fame, avevano iniziato a rivolgersi ai tedeschi per chiedere loro un po' di pane e la produzione industriale in parecchi centri era stata interrotta per mancanza di materie prime o perché i tedeschi avevano preso possesso delle fabbriche, come accadde agli stabilimenti della Short Brothers a Rochester. E per di più senza che gli stessi operai avessero potuto distruggere o danneggiare le preziose apparecchiature meccaniche.

L'assalto tedesco provocò un'ulteriore tremenda scossa nel Governo britannico, spingendolo ad accelerare i preparativi per la partenza. Non appena giunsero i primi aggiornamenti, il Vice Primo Ministro Clement Attlee prese la parola e suggerì che, assieme ai membri del Gabinetto, avrebbero dovuto lasciare l'Inghilterra anche gli intellettuali, gli scienziati, i tecnici, i matematici, gli ingegne-

ri e con loro tutti i progressi che erano stati compiuti in quegli anni, compresi quelli connessi alla decifrazione della macchina Enigma o il radar. Indubbiamente la Royal Merchant Navy avrebbe giocato il suo ruolo chiave organizzando convogli pesantemente scortati per l'evacuazione. La Royal Navy, invece, avrebbe dovuto continuare a operare da basi nell'Ulster, dal Canada o dagli USA per effettuare puntate distruttive nei confronti del naviglio mercantile tedesco nel Mare del Nord. La Mediterranean Fleet avrebbe operato dalla base di Alessandria e avrebbe continuamente tenuto in scacco la Regia Marina del Duce e i porti militari italiani, per contrastare le eventuali operazioni in Africa settentrionale da parte della potenza fascista nella rete dell'Asse.

La prima parte dell'evacuazione iniziò la sera del 2 agosto quando la Famiglia Reale lasciò la capitale e venne trasportata a Glasgow a bordo di un Wellington. Tutto si svolse nella massima segretezza, a tal punto che solamente Churchill e Clement Attlee ne furono informati. Nessun altro. Al mattino seguente, il bimotore raggiunse la destinazione e la sua presenza attirò tutti i presenti nella zona del porto. Che cosa mai ci faceva un bimotore parcheggiato e scortato da così tante forze dell'ordine? La sua presenza attirò alcuni presenti. Coloro che riconobbero il monarca chiamarono ancora più persone. L'auto con a bordo la Famiglia Reale fu seguita da una fiumana di persone fino al porto, dove l'incrociatore leggero *Penelope* li stava aspettando. Il re, di fronte ai saluti della folla, si lasciò scappare un sorriso salendo a bordo della nave. Prima che il vascello levasse l'ancora, egli salutò ancora una volta la folla radunatasi attorno al molo.

Il suo ultimo saluto al popolo inglese.

Alle 08.30, scortato da 8 cacciatorpediniere, il *Penelope* lasciava il porto di Glasgow per immergersi nell'Atlantico e fare rotta per Nuova Scozia.

Le armi segrete di Churchill e Hitler

Nel frattempo, mentre le divisioni panzer del XXXXI corpo d'armata infuriavano verso il Tamigi, dal cuore di Londra si alzavano dense colonne di fumo. Non erano incendi né esperimenti con i liquidi infiammabili. Erano gli inglesi che bruciavano gli archivi segreti che non si potevano portare via. Per le vie della capitale vi era un vero e proprio traffico d'armi. Dappertutto apparivano squadre armate che portavano al braccio sinistro l'insegna *L.G.*, che pattugliavano ansiosamente i punti nevralgici della città, rinforzavano con sacchi di sabbia e mitragliatrici gli sbarramenti stradali e aiutavano buona parte dei londinesi a raggiungere i più vicini ingressi della metropolitana. Ormai, il triste lamento delle sirene che preannunciavano l'imminente arrivo di un raid aereo era diventato parte abituale della vita dei cittadini, anche se le incursioni sistematicamente non colpivano la città. Ma non tutti i londinesi avevano sentito lo spirito patriottico accendersi dentro di sé: tutti coloro che ancora avevano i parenti nelle campagne lasciarono la città per andarsi a rifugiare da loro o l'avrebbero fatto entro pochi giorni; molti altri, invece, si unirono alle interminabili colonne di profughi che, una volta valicato il Tamigi, si disperdevano verso nord. Man mano che le notizie dell'arrivo dei tedeschi procedevano di pari passo con l'avvicinamento della Wehrmacht alla capitale, apparvero i primi segni di disfattismo, come scrisse la signorina Sarah Brownhill, risiedente a Crofton.

"Io, mia sorella Kathy e il mio fratellino Andrew avevamo deciso di restare dove eravamo cresciute. Che senso aveva abbandonare la propria casa per andare da un'altra parte, dove magari nessuno ti avrebbe ospitato? Prima o poi i tedeschi sarebbero arrivati anche lì perciò tanto valeva aspettarli nella casa natale. I funzionari della sicurezza avevano appeso a ogni porta un volantino redatto dal Ministero dell'Informazione che illustrava come comportarsi con il nemico. Tutto tempo, carta e inchiostro sprecati. I tedeschi ci avrebbero costretto a fare quello che volevano loro. Erano i vincitori e chi vince detta le regole. Come ogni giorno, nel tardo pomeriggio la gente del mio quartiere andava al negozio alimentare per ritirare la razione di cibo per sfamarsi. Io ero in coda quando iniziarono a rumoreggiare le sirene antiaeree. Nessuno, però, sembrò particolarmente turbato. Tutto d'un tratto, udimmo rumori di eliche. Da sud, apparvero due piccoli puntini neri che poi identificai come due aerei degli invasori. Tutto ciò che riconobbi furono due motori. Che sparavano. Sparavano con le loro armi infernali. Iniziarono a piovere alcune granate d'artiglieria. Scoppiò il panico. La polizia sembrò inerme di fronte a quella massa di persone che correva disperata come un gregge impazzito

che cercava di evitare il lupo pur sapendo di non avere via di scampo. I tedeschi erano vicini. Alcuni uomini della Guardia Nazionale corsero giù per la strada e si diressero chissà dove. Il negozio di alimentari aveva chiuso per 'esaurimento scorte'. Maledetto! Altro che esaurimento scorte! Il proprietario aveva paura degli invasori. "Arrivano!... Arrivano i tedeschi!... Sono qui!... Sono qui!" erano le voci che si sentivano dappertutto e che furono presto soffocate dai rumori delle fucilerie e dalle scariche delle mitragliatrici.

Si udirono degli scoppi e poi più niente. Man mano che i minuti passavano la situazione degenerava sempre di più."

Anche in Downing Street vi era un gran via vai, un via vai, però, diverso da quello delle altre strade. Per i passanti non furono necessarie spiegazioni: il Governo si stava preparando a lasciare la città. Le famiglie, con i loro principali effetti personali, si stavano radunando mentre una colonna di automobili aveva ingolfato il traffico della via. Dovunque si vedevano squadre della polizia che pazientemente aspettavano l'arrivo dei ministri. Erano le 19.04 del 3 agosto e mancavano ormai pochi minuti al termine della seduta quando Churchill annunciò che aveva preso una scelta difficile ma che sicuramente avrebbe dato alla popolazione l'incipit della resistenza: ricevette l'ultimo bollettino nel quale erano citate almeno quattro divisioni corazzate in marcia verso Reading e Maidenhead (in realtà erano solo due) che erano state fermate; la convinzione che entro due, massimo tre, giorni avrebbero ripreso l'avanzata fu l'elemento che accomunava il Gabinetto, lo stato maggiore e i rappresentanti dell'intelligence. Perciò si concluse che quella notte stessa, il Governo si sarebbe trasferito a Liverpool e di lì avrebbe poi preso il largo a bordo di alcune navi da guerra della Royal Navy. Prima di sciogliere la riunione però, il Premier annunciò che quella notte stessa avrebbe "lasciato il marchio, lanciato il suo ultimo colpo di coda, bombardando Deal e Dover con i gas tossici." L'affermazione irrigidì tutti.

«Che ne sarà della popolazione?» domandò Lord Halifax. «Non pensa alla risposta che potrebbero dare i tedeschi?»

A quelle parole Churchill ruggì in modo secco: «Farò di tutto pur di vedere morti quei vermi nazisti. Agli inglesi avevo promesso sangue, sudore e lacrime. Ora chiedo loro anche il sacrificio. Dubito che i tedeschi possiedano quantità di gas da sterminare 48 milioni di persone. E anche se ce l'avessero, dubito fortemente che abbiano già delle riserve pronte per lanciarle contro la popolazione. Questa è la mia ultima carta e voglio giocarla al meglio.»

Lord Halifax condannò severamente la scelta del Premier in quanto rappresentava la violazione di uno dei punti del trattato di Ginevra. Indignato da un tale atteggiamento e intimorito dalla possibile risposta dei tedeschi, scelse di non seguire gli altri membri del Governo a Liverpool. Sarebbe rimasto a Londra e avrebbe collaborato con i quadrumviri pro-hitleriani per intraprendere le trattative di pace con la Germania, prima che fosse stato troppo tardi. Avrebbe preferito vedere un plotone di tedeschi sfilare per Downing Street piuttosto che vedere quello stesso plotone compiere atti di violenza sulla popolazione.

Gli equipaggi, i cui bombardieri erano stati caricati con le 'bombe sperimentali', avevano ricevuto l'ordine firmato personalmente dal Primo Ministro in cui si chiedeva loro di effettuare un'incursione notturna su Dover e Deal la notte del 3. Gli aviatori, novellini e piloti stranieri, accettarono entusiasti e non si curarono nemmeno di scoprire che tipo di bombe sperimentali trasportassero.

Erano le 02.13 quando una formazione eterogenea di bombardieri Hampden, Wellington, Battle e Blenheim sorvolò a bassa quota l'estuario del Tamigi per poi inoltrarsi sopra il Kent occupato. Tre minuti dopo, il primo gruppo composto da 5 bimotori aveva raggiunto Deal. I tedeschi erano pienamente impegnati a scaricare i rifornimenti che non prestarono molta attenzione al ronzio dei motori. Non si degnarono nemmeno di mettere in allarme la guarnigione. Accesero solamente due riflettori e azionarono un *Flakvierling 38*. A Dover ci fu una scena quasi identica, quasi poiché i tedeschi ebbero il tempo di spegnere tutte le luci e interrompere le attività. Ma ormai la città era nel mirino dei puntatori e le bombe caddero tra i mercantili, tra le case, tra le truppe e tra i civili. Gli effetti nocivi del fosgene e del gas mostarda (l'iprite) si avvertirono subito. I tempi non erano più quelli del 1914-18 ma le sostanze e i risultati erano sempre gli stessi.

A causa dei lenti tempi di attivazione, solamente verso le 05.00 del mattino iniziarono a sentirsi i primi effetti dell'iprite, mentre quelli del fosgene furono percepiti il giorno seguente. I gas velenosi colpirono alla cieca cittadini e militari, perfino alcuni ufficiali del comando della 16ª Armata. Fortunatamente, la notte dell'attacco, il generale Busch e il suo stato maggiore si trovavano al quartier generale di Viktor von Schwedler, comandante in capo del IV corpo d'armata. Anche se non furono vittime dirette, l'ufficiale comandante originario di Essen scrisse nel primo rapporto del 4 agosto, destinato al Gruppo d'Armate A: "La scorsa notte il nemico ha impiegato i gas tossici contro i porti di Dover e Deal. Non si sa ancora nulla su quanti ordigni siano stati sganciati, né sulla tipologia di gas o l'entità delle vittime. L'unica cosa certa è che queste due località non potranno più essere impiegate per scaricare i rifornimenti, almeno fino a quando non saranno state decontaminate."

Non passarono nemmeno 24 ore che gli inglesi avvertirono la risposta dei tedeschi. L'ordine era fuoriuscito dalle labbra di Hitler e aveva ottenuto il pieno consenso di Göring: "Il nemico ha bombardato le nostre truppe con il gas? Allora noi gli renderemo pan per focaccia e lascerò che sia la Luftwaffe a restituire il pensiero. Per ogni soldato tedesco che ha perso la vita, gli inglesi pagheranno con dieci dei loro civili. Questa notte la gloriosa aviazione del Terzo Reich polverizzerà la città di Coventry."

All'alba del 5 agosto l'ordine venne diramato alle unità delle due *Luftflotten* operanti in Francia e tutte le incursioni previste per quel pomeriggio furono annullate. Gli 'uomini neri', l'affettuoso soprannome che i piloti e gli equipaggi degli aerei avevano affibbiato alle squadre di terra, lavorarono febbrilmente per preparare il maggior numero di bombardieri. In modo particolare tutto il personale che operava nella base aerea di Deuren, a 2 km da Anversa sudò sette camicie per preparare gli aerei del III./LG 1, i 39 quadrimotori Do-19.

Per Göring, era finalmente giunto il momento della prova del fuoco per vedere di cosa erano capaci i primi bombardieri strategici della Luftwaffe. Per coloro che lavoravano negli uffici della progettazione degli ordigni, invece, quella sarebbe stata l'occasione per verificare la capacità distruttiva delle nuove bombe pesanti recentemente sfornate: 14 SC 1000 *Hermann*, denominate così a causa della forma rotondeggiante dell'omonimo personaggio e dell'ordigno stesso, 12 SC 1800 *Satan*, 8 SC 2000 e 2 SC 2500 *Max*.

Le *Max* erano così grosse e così ingombranti che un Do-19 poteva portarne solamente una mentre vi era abbastanza spazio nel vano bombe per ospitare una coppia di tutte le altre.[2]

I restanti 20 aerei furono equipaggiati con un 'carico standard', vale a dire con 12xSC-250 o 30xSC-100.

Quando venne l'ora, i bombardieri si alzarono in volo senza problemi e adottarono la tattica messa a punto dal capitano Theo Klümark, comandante del III./LG 1: per aumentare gli effetti distruttivi, i bombardieri dovevano volare raggruppati in una grande formazione a V rovesciata, composta dai tre squadroni che costituivano l'unità. Ciascuno squadrone avrebbe a sua volta suddiviso i propri velivoli in quattro *Ketten*, tutti incolonnati. Questo sciame alquanto rumoroso giunse sopra Brighton e si unì ad una formazione di 27 aerei tra Do-17 e He-111, l'avanguardia che andava a colpire Coventry.

Questo ricordò il capitano Klümark circa la sua prima missione con i Do-19: "Avevo già avuto più volte l'occasione di pilotare quei mostri volanti ma quella volta ero più nervoso che mai. Non solo io ma anche tutto il resto dell'equipaggio. Ci avevano tranquillizzato dicendo che non avremmo incontrato neanche l'ombra della RAF. Ma come potevamo stare tranquilli sapendo che sotto di noi avevamo un ordigno caricato con 2.000 chili di materiale esplosivo? Se qualcosa fosse andato storto, nella migliore delle ipotesi gli inglesi ci avrebbero raccolti con il cucchiaino. Per nostra fortuna, a parte qualche scoppio solitario della contraerea, non ci furono seri problemi e la missione poté considerarsi un pieno successo per la Luftwaffe e per il *Gruppe*."

A Coventry la vita si svolgeva regolarmente, con i tram che facevano la spola tra i quartieri abitati e le periferie dove vi erano gli stabilimenti industriali e con il solito via vai per le strade. Era quasi sera ma il sole non era ancora tramontato del tutto e vi era ancora luce sufficiente per permettere ai bombardieri di sganciare le bombe sul bersaglio. Tuttavia, nessuno sospettava neanche minimamente ciò che sarebbe successo di lì a poco.

La città non era mai entrata nel mirino della Luftwaffe ma si era trovata sulla rotta dei bombardieri che compivano le missioni notturne contro Castle Bromwich. Le prime bombe tedesche erano cadute la notte del 25 giugno sull'aerodromo di Ansty ma non avevano fatto vittime. I primi morti si contarono due giorni dopo, nei pressi di Hillfields. Poi più niente. I cittadini, però, avevano ormai preso l'abitudine di svegliarsi nel cuore della notte e di dirigersi verso i rifugi antiaerei. Ma quel lunedì 5 agosto qualcosa non tornava: le sirene che preannunciavano l'arrivo degli incursori tedeschi si erano messe a sbraitare alle 19.00, un orario in cui nessuno si aspettava che suonassero. Tutta la città si fermò come d'incanto ad ascoltare il lamento che riecheggiava nell'aria. Credendo che si trattasse di una normale esercitazione, i cittadini si avviarono con molta *nonchalance* verso i rifugi antiaerei. Quando, però, i 32 cannoni rivolti verso il cielo iniziarono a tuonare, capirono che non si trattava di un'esercitazione ma che era un attacco vero e proprio.

La possente formazione di bombardieri sganciò una mistura di bombe ad alto esplosivo e incendiarie che craterizzarono le strade e provocarono numerosi incendi in varie località. Le bombe pesanti sganciate dai Do-19 preannunciarono ciò che sarebbe venuto di lì a poco, radendo al suolo intere abitazioni e sventrando interi quartieri. Le due *Max* da sole furono sufficienti a far saltare in aria gli stabilimenti della Daimler che producevano le vetture corazzate da ricognizione 'Dingo'. Le bombe SC-50 e SC-100 ridussero in macerie numerosi tetti e vie, ostacolando non poco le attività delle squadre dei vigili del fuoco e aprendo i varchi per gli ordigni incendiari.

I volontari accorsero dovunque per aiutare i pompieri a domare gli incendi. Ma il peggio doveva ancora venire: quando ormai il crepuscolo era tendente alla notte, di nuovo venne dato l'allarme aereo. Questa volta erano gli He-111 del *Kampfgruppe 100* che, sfruttando il dispositivo di navigazione *Knickebein*, raggiunsero la città con assoluta precisione e sganciarono su di essa dei bengala illuminanti. La formazione di 13 apparecchi stava virando sopra Birmingham e subito ebbe inizio il furibondo bombardamento a tappeto.

Una prima ondata di 127 bombardieri arrivò sulla città e sfruttò i bengala per colpire i più svariati bersagli. Coventry venne paralizzata: venne a mancare l'elettricità, le condutture del gas saltarono e quelle dell'acqua si interruppero a causa delle esplosioni. La Cattedrale di San Michele venne colpita per ben due volte e nemmeno il cimitero venne risparmiato. Una bomba cadde in pieno sulla sala delle comunicazioni della centrale dei vigili del fuoco, rendendo ancora più difficili le operazioni. Alla prima ondata ne seguì una seconda e poi una terza, una quarta, una quinta… e avanti così per tutta la notte. Le bombe cadevano a bizzeffe dal cielo evocando un'immagine di un inferno dantesco.[3]

La situazione si complicò quando la contraerea terminò le munizioni: Coventry non aveva più difese. Per allora, gli incendi erano diventati così numerosi e così intensi che gli equipaggi dei bombardieri, una volta superato il Tamigi, individuavano in lontananza la loro destinazione dipinta di un color rosso fuoco.

Alle 08.16 del 6 agosto, venne dato il cessato allarme. Il panico era finito ma i problemi erano appena iniziati. I danni erano incommensurabili e le cifre parlarono chiaro: due chiese, due ospedali e la stazione della polizia furono severamente danneggiati; quasi tre quarti degli edifici residenziali vennero trasformati in detriti e il centro cittadino divenne un cumulo di macerie. In tutto 4.612 case vennero demolite o dovettero essere abbattute perché pericolanti e 9.554 dovettero essere evacuate, 714 negozi andarono distrutti, 144 stabilimenti su 180 vennero danneggiati e 107 resi inutilizzabili assieme a 28 hotel, 80 garage e parecchi altri edifici minori. Si contarono 393 feriti lievi e 863 gravi. I morti confermati furono 568, anche se la cifra esatta non poté mai essere stabilita: nei giorni seguenti molte persone in condizioni critiche perirono a causa delle profonde ustioni e, man mano che la gente scavava sotto le macerie, venivano tirati fuori cadaveri a non finire.

Anche per la Luftwaffe le cifre furono significative: un totale di 698 bombardieri raggiunse Coventry, nessun velivolo venne abbattuto, 881 canistri contenenti 30.000 bombe incendiarie furono sganciate assieme a migliaia di ordigni ad alto esplosivo per un totale record di 534 tonnellate. Era la prima volta che una città veniva attaccata con una foga di inaudita violenza. Nemmeno Varsavia era stata così brutalmente sfigurata da quattro giorni di bombardamenti dal cielo e da terra.

Londra sotto assedio

Prima ancora che gli inglesi lanciassero il bombardamento con i gas velenosi, un von Rundstedt alquanto preoccupato era andato a far visita a Busch. Dopo appena due ore dall'arrivo delle notizie sulle divisioni panzer che avevano interrotto l'avanzata, il comandante del Gruppo d'Armate A era stato pervaso dallo stesso pensiero che lo aveva assillato in quei giorni mentre i panzer cavalcavano i terreni sui quali tanto sangue era stato versato durante la Grande Guerra. I problemi delle linee dei rifornimenti e la possibilità che gli inglesi potessero lanciare controffensive mirate a tagliare fuori le irrefrenabili divisioni panzer non si potevano ignorare. Tuttavia Busch lo tranquillizzò: i fianchi e le retrovie erano saldamente sotto il controllo tedesco, gli inglesi non avevano le forze per lanciare contrattacchi alle spalle delle direttrici d'avanzata e la macchina della logistica funzionava a pieno regime. O almeno funzionò come tale fino a quando gli inglesi non paralizzarono i porti di Dover e Deal con le bombe al gas e contaminarono le zone limitrofe. Zone che, fortunatamente per i tedeschi, non erano ancora state attrezzate a ricevere le navi da carico.

Il fatto che due dei tre principali porti non potessero più essere impiegati come zone di ricevimento dei rifornimenti fu una vera mutilazione della logistica. Il tenente generale Krantz calcolò freddamente che la quantità di approvvigionamenti che avrebbe raggiunto la 16ª Armata avrebbe subìto un calo di almeno un 65%, una cifra spaventosamente alta per Busch e von Rundstedt. Non c'è da stupirsi: il 50% delle provviste e dei materiali di vario tipo veniva scaricato a Dover, un 15% da Deal, un 20% da Ramsgate e il restante 15% arrivava in Inghilterra tramite i porti prefabbricati e i ponti mobili. La 16ª Armata non avrebbe potuto funzionare a dovere senza i suoi rifornimenti e, di conseguenza, Busch si vide costretto a condensare le forze e ad agire il più presto possibile. L'idea di aspettare che i porti fossero rimessi di nuovo in sesto fu fuori discussione, anche perché Hitler stava iniziando a irritarsi viste le continue interruzioni dell'avanzata. Bisognava tentare un assalto in forze, mirato ad accerchiare la capitale britannica e a convincere il Governo di Sua Maestà a chiedere la pace.

Nei due giorni di stasi, i tedeschi non avevano perso un secondo di tempo per prepararsi all'atto finale. Le divisioni di fanteria del IV d'armata avevano continuato ad avanzare verso ovest, incontrando una resistenza sempre più fiacca. La 24ª divisione di fanteria del maggior generale Hans von Tettau era arrivata il 5 agosto a stringere d'assedio Portsmouth e i suoi reggimenti erano impegnati nella lotta di conquista della città. All'estremità opposta, a sud di Londra e lungo la costa meridionale dell'estuario del Tamigi, von Vietinghoff aveva riorganizzato il XIII corpo d'armata in previsione dell'assalto alla capitale. La 1ª divisione da montagna si trincerò lungo la costa della penisola di Hoo e la sua artiglieria chiuse definitivamente l'estuario del Tamigi al traffico mercantile britannico. Immediatamente verso ovest furono schierate la 17ª divisione di fanteria, pronta ad affrontare i britannici dall'altra parte del fiume, la 35ª, che avvolgeva la parte meridionale di Londra e la 22ª divisione aviolanciata, che bloccava le vie d'uscita sul versante occidentale. In stretto contatto con la 22ª, vi erano le divisioni celeri del XXXXI corpo corazzato, i cui operai delle officine mobili non avevano visto ombra di riposo per rimettere in sesto quanti più carri armati e autocarri possibili. A tergo di quelle, le divisioni appiedate del VII corpo avevano provveduto a rastrellare la zona da rimanenti forze della milizia e a rinsaldare i corridoi dei rifornimenti.

Il 4 agosto, Busch, incitato da von Runstedt, fece diramare gli ordini di riprendere l'avanzata. Nel pomeriggio del giorno stesso, i soldati della 16ª Armata schierati a sud del Tamigi si preparavano a prendere d'assedio Londra. Della 17ª divisione di fanteria, il 21º reggimento fu la prima grande unità a varcare il fiume. Alle 15.30, sotto un massiccio ombrello protettivo operato dall'artiglieria, dai mortai e dai caccia del I./JG 3, le imbarcazioni d'assalto scivolarono lungo il corso d'acqua e approdarono dall'altra parte, tra Tilbury ed East Tilbury. I reparti della 24ª brigata di fanteria della Guardia tentarono di ricacciare con un contrattacco le truppe tedesche sbarcate ma, quando iniziarono a muoversi, la testa di ponte tedesca si espanse fino a contenere due battaglioni, armi anticarro ed equipaggiamento pesante. La brigata, duramente provata dalle tormente di ferro e fuoco scatenate dall'artiglieria della 17ª divisione, passò all'attacco con la coordinazione ridotta ai minimi termini e con gli uomini alquanto confusi.

L'unità comandata dal generale Fraser dissanguò i suoi effettivi in contrattacchi che si conclusero con un nulla di fatto. Durante la notte, il resto del 21° reggimento attraversò il Tamigi e, alle prime luci del 5 agosto, i soldati tedeschi entrarono nel paese di Tilbury, ne occuparono gli attracchi e marciarono nel cuore della città di Grays. Con quel punto strategico sotto controllo, gli elementi del genio divisionale poterono dare inizio alla costruzione di un ponte di barche per sveltire l'attraversamento del Tamigi. In meno di dodici ore, il ponte venne ultimato e tutta la 17ª divisione di fanteria controllava ormai un perimetro delimitato dalle città di Ilford, Brentwood e Basildon.

Furono le divisioni del XXXXI corpo corazzato che, però, si guadagnarono la gloria di aver chiuso l'anello attorno alla capitale britannica. L'8ª divisione panzer, seguita a ruota dalla 29ª divisione di fanteria motorizzata e con il fianco sinistro coperto dalla 7ª, superò di slancio il Tamigi nei pressi di Maidenhead e iniziò a descrivere un ampio arco di circonferenza attorno alla capitale britannica. Le postazioni inglesi tenute dalla milizia si liquidarono in così breve tempo che i tedeschi non considerarono la loro come una vera e propria resistenza. Gli uomini e i veicoli al comando del generale Kunzte superarono sconfinate radure verdeggianti, colline, fiumiciattoli, città e paesi. Le immense colonne di carri armati e autocarri viaggiavano speditamente, guidati dalle 'cicogne'. Davanti a quelle, ondate di Stuka e aerei da caccia si susseguivano ininterrottamente mentre i bimotori della 2ª *Luftflotte* neutralizzavano i tentativi dei britannici di colpire i fianchi, spezzavano il morale alle truppe, paralizzavano le comunicazioni e contribuivano a gettare nel caos le formazioni inglesi. Ci fu persino un'incursione aerea su Londra operata da aerei da trasporto Ju-52, i quali però non sganciarono bombe ma volantini di propaganda anti-britannica, nei quali erano scritte frasi demoralizzanti o messaggi che portavano il chiaro intento di troncare lo spirito combattivo della milizia a difesa della capitale.

Il 6 agosto Londra poteva dirsi ormai completamente assediata e isolata dal resto dell'Inghilterra. Il grande anello, formato a nord dalla 22ª divisione di fanteria aviolanciata, ad ovest dalla 30ª divisione di fanteria, a sud dalla 35ª e ad est dalla 17ª, era stato sigillato e contro la capitale erano state puntate le artiglierie del XIII corpo d'armata. Lo stesso giorno, i reparti avanzati della 35ª divisione si avventurarono nei sobborghi meridionali, nei pressi del distretto metropolitano di Lewisham e si scontrarono con una forte resistenza da parte della *London Garrison*. I londinesi non cedettero di un passo e grazie alla loro eroica azione si guadagnarono tutto il rispetto degli attaccanti. Ma a cosa sarebbe servito adoperare una massa di giovani minimamente addestrati ai combattimenti, scarsamente attrezzati e con poche munizioni contro una moltitudine di soldati esperti, disciplinati e ben comandati come quelli della 35ª divisione di fanteria?

Per ordine di von Runstedt la fanteria tedesca doveva limitarsi ad assediare la città per convincere il Governo a chiedere un armistizio il prima possibile, ma ciò non implicava il fatto che non si potessero effettuare delle puntate esplorative in profondità. A sua insaputa, però, il Governo, o più correttamente l'ex-Governo di Churchill, era ormai a Liverpool, in attesa di sentire alla radio notizie sull'evoluzione degli eventi politici della nazione, prima di partire per l'esilio.

Schachmatt!

Benché gli scontri del 6 agosto gravitassero nei quartieri meridionali di Londra, tutte le città e i paesi del circondario iniziarono a percepire l'imminente minaccia. A Swindon, Oxford, Aylesbury, Dunstable, Stevenage, Harlow, Chelmsford e Billericay il panico si diffuse a macchia d'olio e tutti dicevano che i tedeschi stavano arrivando. Le forze dell'ordine non si dimostrarono all'altezza di rassicurare i cittadini né di contenere le folle allarmate. Quasi tutti decisero di abbandonare le proprie case, assaltarono i negozi alimentari e i supermercati per fare provviste e congestionarono il traffico urbano. I depositi di vettovaglie di Swindon e Oxford, preparati per fornire cibo alla popolazione in caso di assedio o in situazioni peggiori, furono razziati in modo barbaro. Come fu possibile una tale degenerazione in meno di ventiquattro ore e, soprattutto, così improvvisa?

Era stata ancora una volta una decisione di Rommel a spalancare le porte al panico: egli, vedendo che il nemico non mostrava particolare interesse al fianco sinistro del XXXXI corpo corazzato, di sua iniziativa abbandonò la routine difensiva e passò all'attacco, spezzettando la sua divisione in

tanti gruppi da combattimento e mandandoli in tre direzioni principali: Oxford, Northampton e Cambridge.

Particolarmente interessante fu l'episodio che capitò al gruppo da combattimento lanciato in direzione del capoluogo del Northamptonshire. Il tenente Meinhard Baumann guidava il suo plotone di motociclisti, seguito a breve distanza dal resto del battaglione di ricognizione e da due compagnie motorizzate del 7º reggimento di fanteria. Sulla strada per Bletchley, capitarono sotto il fuoco britannico. I nuovi arrivati furono accolti con colpi di fucile e qualche granata di mortaio molto imprecisa.

«Sparpagliatevi! Pronti a rispondere al fuoco!» aveva ordinato Baumann. Due motociclette tornarono indietro per avvertire il capitano von Luck e il resto della colonna, tutte le altre invece lasciarono la A5 e si dispersero nei paraggi. Bastarono qualche minuto e un po' di destrezza per superare gli sbarramenti stradali edificati dai cittadini, senza colpo ferire. Tuttavia i motociclisti non riuscirono, almeno in un primo tempo, ad avvicinarsi alla tenuta di Bletchley Park.

L'intera zona era stata avvolta da due cinte di filo spinato, intervallate da una tenue cintura di mine antiuomo. Il plotone al comando di Baumann ingaggiò un brevissimo scontro con un corriere che usciva dalla zona e, approfittando della sparatoria, alcuni veicoli si infiltrarono nel parco. Il tenente Baumann e i suoi uomini giunsero così alle porte di una poco appariscente casa di campagna di età vittoriana. Nessuno di loro sospettò che dal 1938 quella casa ospitasse il quartier generale della Scuola Statale di Codici e Messaggi Cifrati, che nella baracca numero 3 fossero state effettuate le prime decifrazioni della macchina Enigma in tempi di guerra così come la scelta e la priorità dei segnali da intercettare, che nella baracca numero 6 fossero stati decifrati i codici della Luftwaffe e dell'Heer e che in quelle 4 e 8 gli esperti lavorassero febbrilmente per scoprire quelli della Kriegsmarine.

Ma lascio che sia il tenente in persona a raccontare ciò che vide e ciò che accadde.

"Arrivati lì con le motociclette, diedi ordine di spegnere i motori e di stare all'erta. Era tutto silenzioso, tutto avvolto dal manto invisibile della quiete. Gli unici rumori che si potevano percepire erano quelli della natura. Era presente, però, un tanfo insopportabile, una vera e propria puzza di bruciato. Sospettai che qualche nostro veicolo potesse aver riscontrato dei guasti al motore ma abbandonai subito quell'ipotesi: un'esile colonna di fumo proveniente dal retro della casa aveva attirato la mia attenzione. Con la pistola mitragliatrice alla mano, entrai accompagnato dai miei uomini. Attraversammo un lungo corridoio e ci affacciammo a una finestra che dava sul retro. C'era uno spettacolo impressionante: dalle tante baracche costruite una vicino all'altra entravano e uscivano una marea di persone, quasi un centinaio. Riuscii a distinguere qualche civile e qualche militare ma non molti. Avevano fatto delle cataste di documenti e altri stampati cartacei e li stavano bruciando. "Fermi! Fermatevi! Alt! Stop! Stop!" gli intimai io, saltando dalla finestra e puntando la pistola mitragliatrice. Gli altri uomini mi imitarono. Due inglesi che sicuramente ricoprivano delle posizioni importanti ordinarono qualcosa e tutti gli altri alzarono le mani e si consegnarono a noi. Trovammo quattro autocarri di fabbricazione britannica e trasferimmo i prigionieri. "Tenente – mi domandò il sergente Maximilian Gröner – che cosa ce ne facciamo di questi?". Al che io risposi: "Gli ordini sono di portare i prigionieri al quartier generale di divisione. Ci penserà poi chi di dovere a trasferirli in Germania." Requisimmo un'altra mezza dozzina di autocarri inglesi che si trovavano parcheggiati lì nei paraggi ma che erano stati sabotati, presumibilmente dagli stessi inglesi. Perché? Non ebbi il tempo di rispondere alla mia domanda e in seguito non mi interessai di cercare la risposta. I meccanici del battaglione ripristinarono i camion e insieme caricammo a bordo i prigionieri e in due ondate li trasferimmo fino a Watford. Quando finimmo di scaricare anche la seconda razione, lasciammo i camion al quartier generale e partimmo per ricongiungerci al resto della colonna."

La risposta al dubbio del tenente Baumann trova spazio negli avvenimenti che sconquassarono Bletchley Park proprio il 6 agosto: avendo udito l'arrivo imminente dei tedeschi, i due "inglesi che sicuramente ricoprivano delle posizioni importanti", *alias* Allastair Denneston, capo delle operazioni di decifrazione a Bletchley Park e il colonnello Stewart Menzies, vicecapo del servizio segreto inglese, il SIS, avevano ordinato di far scomparire qualsiasi traccia circa i progressi compiuti fino

ad allora. Anche a Bletchley Park, dove per quasi un anno era regnato un clima di rigidità assoluta, non mancarono scene di indisciplina intervallate ad attacchi di panico.

Decine di tecnici stavano lavorando instancabilmente da quasi un giorno per mettere in funzione il Ragno di Turing quando arrivò l'ordine di smettere e di distruggere il congegno. Per fare un lavoro con i fiocchi, Menzies acconsentì a usare l'esplosivo. Tutti gli archivi furono svuotati, tutte le apparecchiature smantellate, i componenti fatti a pezzi e gettati nelle acque del profondo laghetto limitrofo mentre tutto ciò che vi era di combustibile fu gettato in pasto alle fiamme. In questo modo, il segreto della decifrazione di Enigma rimase per sempre tale. Nessun tedesco militante nella Wehrmacht avrebbe potuto mai immaginare ciò che era accaduto a Bletchley Park fino al 6 agosto e nessun soldato della 7ª divisione panzer, incluso il tenente Baumann, si insospettì di trovare tre matematici polacchi, maestri di scacchi e altre persone diverse dal solito tra i tanti prigionieri da mandare in Germania.

A differenza dei centri abitati situati nelle vicinanze di Londra, nelle retrovie del fronte, e in particolare in quei luoghi i cui abitanti avevano ormai già avuto modo di conoscere meglio i tedeschi, stava accadendo un fenomeno simile a quello che era già avvenuto in Francia. Malgrado una buona fetta della popolazione mantenesse un rapporto di fredda distanza con l'invasore, c'era chi aveva imparato, e si era abituato, a convivere con i soldati che indossavano l'uniforme grigia e parlavano un'altra lingua.

Non sempre, infatti, dietro a un milite della 16ª Armata si nascondeva un criminale spietato, un bruto assassino o un maledetto violentatore. Non tutti i tedeschi che avevano messo piede sul suolo britannico erano dei ferventi nazisti, pronti a dare la vita non per la Germania ma per il partito. Ad esempio, nelle zone occupate dai soldati della 6ª divisione da montagna non mancarono dei gesti di gentilezza da parte dei militari invasori nei confronti dei civili. Azioni simili furono riscontrate anche tra i soldati tedeschi cresciuti in ambienti rustici e tra i residenti nelle cascine di campagna. Quando questi venivano mandati nelle retrovie per distogliersi dal fronte, si sentivano come a casa, aiutando gli allevatori a pascolare i loro greggi o dando una mano ai contadini a svolgere le consuete azioni del mondo agricolo.

Tuttavia, ed è naturale, i processi di avvicinamento tra invasori e occupati furono lenti e la fraternizzazione non era una cosa all'ordine del giorno. A ben guardare, però, nemmeno nelle zone nelle quali regnavano i patrioti o in cui imperversavano le brutalità delle SS del reggimento 'Leibstandarte Adolf Hitler' si poté parlare di una vera e propria resistenza. C'è una spiegazione storica che fa luce su questa questione: la Gran Bretagna, a differenza di Francia, Belgio e Polonia, non aveva mai subìto un'occupazione militare né aveva dovuto provvedere a reprimere con le armi dei territori occupati, eccezion fatta per coloro che avevano preso parte durante la guerra contro gli irlandesi tra il 1919 e il 1921. Quindi gli inglesi non sapevano minimamente come organizzare una rete di partigiani efficace per contrastare i piani degli invasori, non possedevano gli strumenti, non ne avrebbero mai avuti e quelli che avevano erano ormai superati da molto. Sarebbe servito un centro nevralgico dal quale dirigere le organizzazioni di sabotaggio dei depositi di munizioni, carburante, acqua, dei porti, degli aerodromi, delle caserme, delle rotabili, dei ponti e degli scali ferroviari adoperati dal nemico, strumenti di comunicazione per coordinare gli attacchi e altro ancora. Né gli inglesi avrebbero potuto fare molto per negare all'invasore il controllo dei centri industriali: così come era accaduto a Rochester, i tedeschi avrebbero prima o poi preso il comando degli stabilimenti responsabili della produzione bellica poiché gli operai che li facevano funzionare non avevano interesse nel demolirli visto che rappresentavano l'unico modo per guadagnare lo stipendio e riuscire a mantenere le famiglie. Addirittura alcuni lavoratori confessarono segretamente che avrebbero prestato volentieri la loro manodopera al nemico pur di continuare a lavorare.

Mentre la situazione sul quadro militare precipitava tra il 4 e il 6 agosto, importanti conclusioni sul piano politico vennero raggiunte dai due belligeranti. Lord Halifax si prese la briga di contattare, seppur con qualche difficoltà, gli ambasciatori inglesi in Svezia e Svizzera e cercò di ammorbidire le relazioni con l'ambasciatore italiano Giuseppe Bastianini che, già in precedenza, si era offerto come intermediario per le negoziazioni. Contemporaneamente a ciò, lui e i membri del Governo post-Churchill presero l'unanime decisione che avrebbe segnato il destino della Gran Bretagna e

forse dell'Impero britannico: chiedere l'armistizio. Tuttavia, se insieme pensavano di evitare la catastrofe, si sbagliarono.

I bombardieri della RAF, ammesso che una quarantina in tutto di aerei potesse ancora essere parte del Comando Bombardieri, avevano compiuto il loro lavoro e gli invasori avevano risposto con un'azione alquanto distruttiva. Quando arrivò la notizia che Coventry era stata devastata dalle bombe, Lord Halifax temette il peggio: «Se i tedeschi sono riusciti ad assediare Londra e a radere al suolo Coventry, Dio solo sa quello che potrebbero fare alle altre città.»

Le truppe della Wehrmacht parevano essere un nemico la cui furia non poteva essere fermata e a cui nulla poteva opporsi per fermare la loro avanzata, ad eccezione di un armistizio. Vivere in pace sotto il tallone della Germania oppure continuare a combattere una guerra senza possibilità di vittoria? La prima scelta parve essere la più invitante, oltre che l'unica accettabile. Lord Halifax, Hawkins, Moran, il maggior generale Fuller e l'ex-ammiraglio Domvile dovevano semplicemente seguire le orme sul sentiero della rassegnazione, della sottomissione e dell'inferiorità rispetto ai tedeschi che Pétain aveva tracciato per loro poco più di un mese prima. Ed ecco che le conversazioni tra i plenipotenziari delle due nazioni in guerra dal settembre del 1939, che si svolsero il 6 agosto nell'ambasciata tedesca a Stoccolma, ebbero come punto focale un solo argomento.

A Bruxelles, i vertici della Wehrmacht rimasero entusiasti nel ricevere una telefonata direttamente dal Ministro degli Esteri von Ribbentrop, il quale li informò dei risultati positivi raggiunti nella capitale svedese. Tutte le preoccupazioni che li avevano tormentati dal giorno dello sbarco si spensero una volta per tutte. In molte occasioni il successo dell'operazione era rimasto appeso al filo e non mancarono di certo le brutte sorprese, come quando la Royal Navy cercò di chiudere lo Stretto di Dover, il contrattacco lanciato da una divisione canadese nemmeno localizzata dai servizi segreti né dalla ricognizione o l'arrivo dei gas su Dover e Deal. Ma adesso che la vittoria era stata ottenuta e che la resa dell'Inghilterra era ormai una questione di giorni, se non di ore, non c'era più nulla da temere.

Hitler non stava più nella pelle e non faceva altro che encomiare i soldati, gli avieri e i marinai che avevano permesso il raggiungimento di un tale risultato.

In mezzo a quegli elogi e alle promesse di promozioni e assegnazioni di medaglie, egli accese la discussione riguardante il futuro della Gran Bretagna. La 16ª Armata e tutte le truppe dipendenti da Busch avrebbero consolidato le loro posizioni, senza tentare ulteriori penetrazioni nell'isola, tollerando le eventuali aggressioni da parte delle bande miliziane nelle zone occupate. Solamente quando in Inghilterra fossero sbarcate altre divisioni corazzate e motorizzate, allora l'avanzata avrebbe potuto procedere fino in Scozia.

Con la popolazione che avrebbe consumato buona parte delle scorte alimentari e privi di armi adeguate a contrastare la presenza dei tedeschi, la resistenza non sarebbe andata avanti per troppo tempo. Sarebbe stato inutile, quasi uno spreco, danneggiare ulteriormente gli impianti industriali dell'Inghilterra in quanto alla Germania sarebbero serviti sicuramente per sostenere un futuro sforzo bellico contro la Russia. La Luftwaffe avrebbe interrotto immediatamente le incursioni contro le installazioni portuali e le città costiere di notevole importanza strategica in quanto l'importazione di cibo sull'isola sarebbe continuata come in tempi di pace.

Adesso che la Royal Navy non rappresentava più un problema e che il blocco navale imposto alla Germania poteva dirsi completamente estinto, nessuna nave mercantile, da quelle norvegesi a quelle spagnole e persino quelle britanniche, che avesse voluto dirigersi in uno dei tanti porti non avrebbe più corso il rischio di venire silurata dagli U-boot. Per di più, non sarebbe stata di certo una bella immagine quella della Royal Navy che cerca di affondare i mercantili Alleati o neutrali per far morire di fame le truppe della Wehrmacht, con un rischio sicuro di avere riscontri negativi anche sulla popolazione.

A proposito della popolazione inglese, Hitler si permise di fare alcune modifiche al progetto della politica di occupazione, andando a variare la durata temporale degli 'Ordini riguardanti l'organizzazione e le funzioni del Governo militare in Inghilterra'. Quando la situazione fosse stata completamente sotto controllo, la Germania avrebbe adottato la politica del *panem et circenses*: tenere impegnata la popolazione attraverso il lavoro nell'industria e nel frattempo organizzare attività

per farla sentire a proprio agio. Infatti, sarebbe stato tutto nell'interesse del Terzo Reich avere quanti più collaborazionisti possibili nei territori occupati.

Ma tra tutte quelle sottomesse fino ad allora, la popolazione inglese fu forse quella che dimostrò più avversione e disorientamento nei confronti dell'invasore non potendo credere che l'Inghilterra avesse subìto una sconfitta di portata secolare, che fosse stata abbandonata dalle autorità monarchiche e politiche, che sarebbe stata costretta a convivere con i soldati dall'uniforme grigiastra e che molto probabilmente avrebbe dovuto dimenticare il concetto di libertà. Tutti i soldati, i marinai e gli aviatori che combatterono fino alla fine, rifiutarono di accettare la realtà e affrontarono gli stessi rischi che stavano vivendo le piccole formazioni partigiane in Polonia, Norvegia, Danimarca e Belgio. Avrebbero agito secondo i desideri dell'ex-Primo Ministro Churchill, cioè avrebbero formato i nuclei della resistenza armata per sabotare, spinti dall'animo patriottico, i nazisti che avrebbero occupato le isole britanniche, fino a quando non fosse arrivato il giorno della liberazione.

Furono un esempio gli uomini della 2ª divisione di fanteria 'Londra' che, non appena udirono la notizia dell'armistizio, non gettarono le armi ma si spogliarono della loro uniforme, si dispersero nell'Anglia Orientale e per quasi due mesi le loro azioni infastidirono alquanto le truppe occupanti. Tuttavia, proprio come le milizie antinaziste nell'Europa continentale, anche quelle inglesi erano separate tra loro dalla distanza e dalle rivalità ideologiche dei loro componenti interni e, soprattutto, non erano organizzate e controllate da un organo superiore. Non coordinavano i loro attacchi e in numerose occasioni le loro incursioni ai depositi di munizioni, benzina e veicoli dei tedeschi risultarono sanguinosi fallimenti. Il giorno della libertà. Ma sarebbe arrivato? E quando? Hitler aveva rassicurato i suoi più diretti sottoposti e i ministri dicendo che gli Stati Uniti non sarebbero affatto intervenuti in un conflitto europeo, nemmeno "se Churchill – testuali parole del Führer – si fosse inginocchiato ai piedi di Roosevelt piangendo."

Il 7 agosto il comandante supremo della Whermacht fu avvertito da von Ribbentrop che il Governo britannico era pronto a scendere in campo per negoziare. Sia lui che altri membri del partito e delle forze armate accolsero con molto piacere la notizia che tra i membri del Gabinetto vi fossero uomini come Moran, l'ammiraglio Domvile o il maggior generale Fuller, che si guadagnarono presto tutta la stima e il rispetto dei tedeschi: il primo per aver cercato di far capire al precedente Premier che la pace con la Germania sarebbe prima o poi arrivata, il secondo grazie alla sua amicizia con von Ribbentrop e alla sua ammirazione per il grandammiraglio Raeder e per la Kriegsmarine, e il terzo per le stesse teorie, circa l'uso dei carri armati, che avevano visto la Wehrmacht trionfante in undici mesi di conflitto. Benché quegli uomini sarebbero stati molto utili per dirigere l'amministrazione della Gran Bretagna, Hitler decise di affiancar loro anche dei rappresentati del Reich per garantire la massima efficienza del Governo fantoccio.

Le lancette del Big Ben che segnavano le 19.00 del 7 agosto entrarono nella memoria collettiva. Dopo appena cinque minuti, dai microfoni della BBC Lord Halifax lesse con tono serio l'armistizio che era stato stilato in presenza degli ufficiali della 16ª Armata e firmato quel giorno stesso.

"Alle 21.00 di oggi, mercoledì 7 agosto 1940, ogni forma di ostilità contro i tedeschi deve essere tassativamente sospesa, sulle norme del trattato di resa approvato di recente…" furono le parole che risuonarono come un triste lamento dagli altoparlanti e dalle radio. La gente le ascoltò in silenzio, senza commentare.

Mentre poche ore dopo l'annuncio i membri del precedente Governo lasciavano il porto di Liverpool e si preparavano a ricominciare una nuova vita, per le vie di Londra riecheggiava una cacofonia di motori sbuffanti, cingoli sferraglianti e tacchi di stivaletti che picchiavano sull'asfalto.

Le truppe tedesche che stringevano d'assedio la capitale britannica la occuparono con la stessa velocità di diffusione della peste. L'Operazione 'Leone Marino' poteva dirsi definitivamente conclusa.

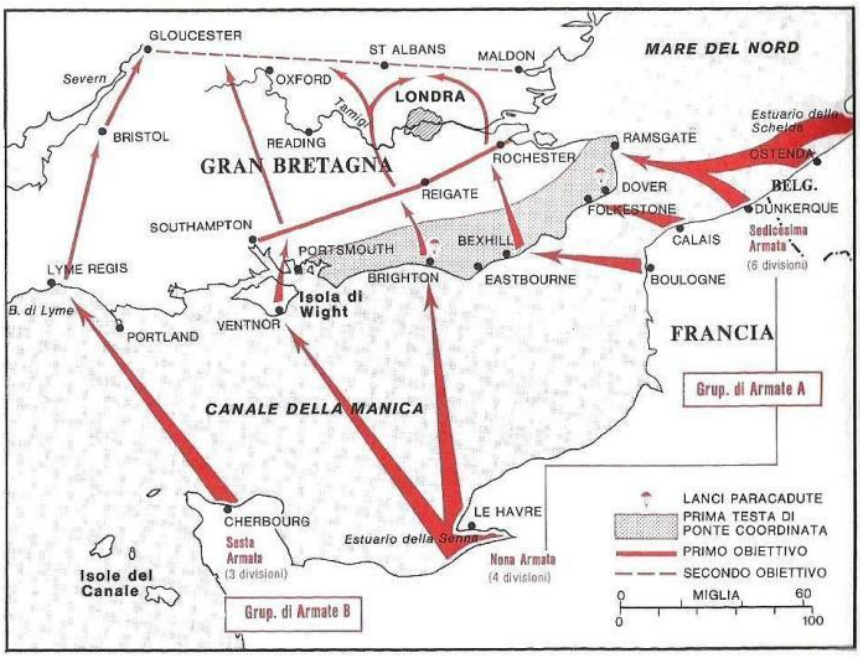
LA STORIA TRA REALTÀ E SUPPOSIZIONE

Molte fonti confermano che il 21 maggio 1940, a Berlino, Hitler ebbe un colloquio privato con il grandammiraglio Raeder, il quale propose un possibile sbarco anfibio in Inghilterra. Ma in quei giorni i pensieri del Fuhrer erano rivolti alla battaglia di accerchiamento a nord e al fronte della Somme che si era formato a sud. Non voleva per alcuna ragione che i suoi generali perdessero tempo per problemi che andavano al di là di questi due compiti immediati.

La questione dell'invasione venne nuovamente risollevata da Raeder il 20 giugno ma le sue parole non ebbero l'effetto sperato su Hitler. Il dittatore austriaco non fece commenti particolari ma dimostrò di non essere eccellente come stratega militare: prima parlò al grandammiraglio di un progetto per trasferire gli ebrei sull'isola di Madagascar e, in seguito, ascoltò le sue lamentele circa l'impraticabilità di un piano per l'invasione dell'Islanda. Tuttavia, a partire da quel giorno le cose iniziarono a cambiare poiché anche all'OKW iniziò a essere presa in considerazione l'idea di un'invasione. Il 2 luglio un ordine firmato da Keitel intitolato 'La guerra contro l'Inghilterra', che metteva in luce come fosse necessaria la supremazia aerea per garantire il successo *iniziale* dello sbarco, mise finalmente in moto tutto l'apparato delle preparazioni. Appena due settimane dopo, il 16 luglio, Hitler rilasciò la Direttiva n° 16.

I ritmi con cui procedevano le operazioni, però, erano lenti. Per tutto il mese di luglio e fino al 10 agosto, la Luftwaffe perse tempo attaccando i convogli mercantili nel Canale della Manica, sperando così di far intervenire la RAF. Ma fu invano. Quando gli aerei di Göring iniziarono a penetrare nell'entroterra, le perdite iniziarono a crescere: gli inglesi avevano affinato la Rete Nazionale, avevano installato stazioni radar della Rete Nazionale Bassa lungo la costa meridionale e avevano avuto tutto il tempo di rimpolpare gli squadroni decimati dalle battaglie in Francia. In altre parole, la Luftwaffe non seppe approfittare dell'occasione presentatasi dopo la fine della guerra con la Francia e, quando iniziò a lanciare gli attacchi nell'entroterra, non poté più godere dell'effetto sorpresa anche con le missioni a bassa quota. A questo bisogna aggiungere i continui successi riportati a Bletchley Park dai decifratori che riuscivano a leggere buona parte dei messaggi cifrati dell'aviazione militare tedesca. La RAF riuscì così a resistere al furioso assalto tedesco e a tenere in scacco la Luftwaffe anche nel critico mese di settembre, mese che era stato scelto dall'Alto Comando della Wehrmacht per lanciare l'invasione.

A settembre, però, molti fattori avevano fatto pendere la bilancia a favore degli inglesi. Escludendo il fatto che la RAF aveva iniziato a riprendersi dopo la metà del mese, le difese britanniche avevano subìto un netto miglioramento. Non solo erano state approntate linee di difesa in profondità ma erano state anche rafforzate le fortificazioni costiere delle zone più a rischio. Il numero di carri armati disponibili e operativi era sensibilmente aumentato rispetto alle cifre di luglio così come era salito il numero di unità mobili in grado di lanciare delle rapide controffensive per contenere l'avanzata del nemico. Per di più, le condizioni metereologiche avverse e le acque agitate della Manica nei mesi di settembre-novembre avrebbero reso le operazioni particolarmente ostiche ai tedeschi. A complicare le cose per i conquistatori dell'Europa continentale vi era, infine, la scelta della strategia del fronte largo. Sulla base dei documenti giunti fino a noi, si capisce che i tedeschi non avevano imparato la lezione dell'attacco all'Olanda: tale scelta prevedeva di impiegare le truppe aviotrasportate alle estremità del perimetro della testa di ponte quando invece avrebbero dovuto, per ottimizzare l'alta qualità dei paracadutisti, concentrarli su un unico punto.



Il piano originale dell'Operazione Leone Marino, da effettuarsi nel settembre 1940

Se Hitler avesse dato il via e l'Operazione 'Leone Marino' fosse iniziata il 22 settembre, con molta probabilità i tedeschi sarebbero riusciti a sbarcare una prima ondata ma non sarebbero andati molto lontano: lo dimostra una simulazione dell'invasione che si svolse all'Accademia Militare Reale di Sandhurst nel 1974, secondo la quale, nel giro di sei giorni, le forze tedesche sbarcate sarebbero state costrette ad una rimpatriata in Francia o catturate.

Uno sbarco anfibio verso fine luglio sarebbe stato, invece, l'ideale per piegare l'Inghilterra e costringerla a chiedere la pace. Era proprio in quel periodo, infatti, che lo stato maggiore britannico temeva di vedersi comparire da un giorno all'altro le imbarcazioni rigurgitanti soldati tedeschi davanti alle spiagge, dove la Gran Bretagna era più vulnerabile e indifesa. Ma, affinché la Wehrmacht avesse potuto effettuare un'invasione vittoriosa, non sarebbe bastato preparare un piano in largo anticipo, nemmeno facendo iniziare le operazioni a partire dal 21 maggio. Per questo motivo, ho dovuto effettuare un grosso cambiamento nella linea temporale della Germania, ancora prima che fosse scoppiata la guerra, al quale ho dedicato un'intera appendice.

Per concludere questo libro, ritengo importante anche presentare quali sarebbero state le possibili conseguenze che si sarebbero venute a creare se l'Inghilterra fosse stata messa fuori combattimento nell'estate del 1940. Premessa: suddette conseguenze si basano su un'accurata consultazione di documenti in rete e opere cartacee (*Operation Sea Lion* di Peter Fleming e *If The Allies Had Fallen* di Dennis Showalter e Harold Deutsch) nonché sugli avvenimenti narrati in quest'opera.

Benché Showalter e Deutsch (cfr. pag. 273-279) indichino due strade diverse riguardanti la questione inglese, e cioè se Hitler fosse riuscito a ottenere la pace con Churchill o se, in un qualche modo, l'Inghilterra fosse stata messa fuori gioco con un'invasione anfibia o con massicci attacchi aerei, alla fine le conclusioni si riallacciano in un'unica via.

Avendo sconfitto l'Inghilterra militarmente sul proprio territorio e avendo instaurato un governo fantoccio, la prima mossa dei tedeschi sarebbe stata quella di mettere sul trono, al seguito dell'abdicazione del re e come erede al trono dopo Giorgio V, Edoardo VIII, duca di Windsor e noto simpatizzante del nazismo. Si può togliere tutto agli inglesi ma non la monarchia. E con poche probabilità un re collaborazionista, e magari pure alleato, del Terzo Reich avrebbe destato scalpore, date le circostanze.

Adottando una politica mirata ad avere il maggior numero di collaborazionisti ed esercitando una costante pressione psicologica sulla popolazione, i tedeschi non avrebbero avuto molte difficoltà a farsi accettare dai residenti in Gran Bretagna. Ciò non implica che i rapporti con gli occupanti sarebbero stati tutte rose e fiori, specialmente nei primi quattro o cinque mesi successivi all'invasione

e all'armistizio, mesi in cui i tedeschi avrebbero impiegato tutti i mezzi a loro disposizione per placare le ire e le frustrazioni delle eventuali bande partigiane che si sarebbero formate nelle zone occupate nonché a 'bonificare politicamente' i territori conquistati.

La presenza dell'Heer e delle *Einsatagruppen* pronte a sedare rivolte e scioperi nelle fabbriche, assieme a una progressiva politica *panem et circenses*, sono tutti fattori che prima o poi avrebbero fatto crollare lo spirito di resistenza del popolo inglese. Il diretto controllo della Gran Bretagna, con le sue risorse e i suoi servizi, avrebbe dato una spinta enorme alla posizione economica della Germania ma avrebbe avuto anche i suoi problemi: a pag. 263 di *Operation Sea Lion* si legge: "*Un comandante tedesco (von Manstein) ammise dopo la guerra che la questione sul nutrimento della popolazione inglese avrebbe presentato austere e forse insuperabili difficoltà*".

Con una politica di occupazione brutale e violenta, l'intera isola sarebbe stata depredata da cima a fondo e la popolazione avrebbe patito la fame in più di un'occasione. Perciò, per ottenere il massimo della resa dalla manodopera anglosassone, i tedeschi sarebbero stati costretti a importare dal continente le risorse alimentari fondamentali a garantire la sopravvivenza di 48 milioni di persone. Non è da escludere l'ipotesi che, nell'ambito di una politica di occupazione di questo tipo, non sarebbero mancate le deportazioni nel continente e le rappresaglie pubbliche, volte a fiaccare ancor di più qualsiasi sentimento anti-tedesco.

Per di più, proprio come accadde per la Francia occupata, i conquistatori d'Europa avrebbero impedito a qualsiasi cittadino britannico di fuggire dall'isola, molto probabilmente con l'ausilio degli U-boot, di tutte le navi della flotta di superficie rimaste intatte dopo i combattimenti, di ricognitori marittimi a lungo raggio e di guarnigioni fortificate nei principali porti della Gran Bretagna. Nell'arco di cinque o sei giorni, questa sorta di 'blocco navale' tedesco avrebbe vanificato tutte le speranze di Churchill di salvare l'élite intellettuale, scientifica e tecnologica nonché tutti i vari capi di governo delle nazioni occupate che avevano trovato rifugio in Gran Bretagna.

La deportazione in Germania di personaggi come Edvard Benes o Wladislaw Raczkiewicz avrebbe certamente provocato un notevole shock nell'ex Cecoslovacchia e nell'ex Polonia. Non soltanto uomini con un certo prestigio politico ma anche personalità illustri nel campo della scienza come Hans von Halban e Lew Kowarski, due fisici francesi che diedero il loro contributo allo sviluppo del nucleare. Con i loro appunti sul controllo di una reazione a catena e su come produrre plutonio, assieme alle officine dell'acqua pesante di Rjukan in Norvegia, alla collaborazione di fisici come Otto Hahn, Fritz Strassmann (coloro che diedero la dimostrazione pratica della teoria della fissione nucleare in Germania nel 1938), Werner Heisenberg e Carl Friedrich von Weizsacker e allo sfruttamento delle miniere di uranio dell'ex Cecoslovacchia, nella zona attorno a Jachymov, non rimane più un'assurdità credere che i nazisti avrebbero potuto creare una bomba atomica, o anche più di una, ancora prima degli americani. E Dio solo sa cosa sarebbe potuto succedere con un'arma del genere nelle mani di Hitler!

Una vittoria tedesca sulla Gran Bretagna avrebbe avuto anche ben altre conseguenze, che avrebbero interessato in modo particolare il possibile esito finale del secondo conflitto mondiale. Volgendo l'attenzione oltre l'Atlantico, la politica degli Stati Uniti sarebbe radicalmente mutata. Non dovendo più mettere in moto un programma di aiuti militari per la Gran Bretagna, le elevate tensioni diplomatiche tra Berlino e Washington si sarebbero perlomeno allentate. Inoltre, la presenza dei membri del Governo Churchill, sconfitto ed esiliato, alle Bahamas poco o per nulla avrebbe influenzato l'opinione pubblica americana verso posizioni più interventiste. D'altro canto, però, le ansie di un possibile scontro armato con la Germania, una volta fallita la possibilità della coalizione anglo-francese di contenere le mire espansionistiche tedesche e chiuse le ostilità con la Gran Bretagna, non avrebbero tardato ad aumentare. Molto probabilmente, il programma del riarmo accelerato sarebbe stato intensificato ancora di più, in vista di un apocalittico destino della Marina francese e non solo, ma la fetta dell'opinione pubblica isolazionista avrebbe spinto Roosevelt ad atteggiarsi più sulla difensiva, cercando di interferire il meno possibile con l'espansionismo nippo-tedesco.

Anche se la macchina da guerra di Hitler si fosse spinta contro l'Unione Sovietica, è difficile immaginare un accordo sullo stile del *Lend-Lease* per portare rifornimenti al colosso sovietico, date le distanze ideologiche e geografiche tra Mosca e Washington.

Sempre restando dall'altra parte del globo terrestre, quali atteggiamenti avrebbe assunto il Giappone? Sconfitta la Gran Bretagna, gli insediamenti inglesi nell'Estremo Oriente avrebbero perso il loro prestigio e, assieme alle colonie francesi e olandesi, sarebbero divenute ben presto dei ghiotti bottini nelle mire dell'espansionismo nipponico. Così com'era avvenuto per l'Indocina francese, è possibile intuire che il Giappone avrebbe occupato senza colpo ferire anche i possedimenti britannici in Malesia, le Indie Orientali Olandesi, ricche di giacimenti petroliferi, nonché il Borneo e la Birmania e le 'Colonie Reali' come Hong Kong e Singapore, chiudendo completamente le vie di rifornimento alla Cina e aprendo la strada verso l'India, la corona dell'Impero britannico.

Non solo: in questo modo, la Cina sarebbe stata completamente circondata e privata di tutte le vie di comunicazione con le grandi potenze straniere. Per motivi che vedremo in seguito, i rifornimenti dall'Unione Sovietica sarebbero cessati e, ipotesi che ritengo possibile, la guerra civile avrebbe potuto concludersi con un compromesso tra Wang Ching-Wei, uno dei maggiori esponenti nazionalisti cinesi, e le autorità nipponiche.

Senza più dover destinare ingenti risorse nel 'tritacarne cinese', per il resto del 1940 e probabilmente anche per tutto il 1941, il Giappone avrebbe consolidato le sue nuove conquiste adottando politiche di sfruttamento e amministrando i territori occupati con governi collaborazionisti. Lo scopo? Ottenere un diretto controllo delle fonti di tutte quelle risorse che non erano presenti nell'arcipelago, avere un bacino di manodopera (la Cina, come nazione alleata o separata in tanti piccoli stati fantoccio) per esigenze belliche e non solo e possedere basi militari avanzate dalle quali poter lanciare l'ultima fase dell'espansione.

Non ci sarebbe stato alcun attacco a 'sorpresa' a Pearl Harbour il 7 dicembre 1941 ma, molto probabilmente, partendo dalla Birmania e dalla Cina, una potente forza d'urto combinata, comprendente cinque armate di fanteria (da me ipotizzate: la 15ª, quella che effettivamente nel 1942 strappò la Birmania agli inglesi, la 1ª, la 2ª, l'11ª e la 12ª Armata, tutte unità che combatterono nella seconda guerra sino-giapponese) e supportati da almeno 1.200 apparecchi dell'Aviazione militare dell'Esercito (a quei tempi l'Aviazione giapponese non era un organo indipendente).

L'India, scossa internamente dai movimenti di protesta non violenta guidati da Mohandas Gandhi, sarebbe presto capitolata e sarebbe diventata la corona dell'Impero del Sol Levante. Contemporaneamente, la Flotta combinata avrebbe intrapreso missioni nell'Oceano Indiano, per mandare sul fondale le eventuali navi da guerra della ex-*Mediterranean Fleet* della Royal Navy e per fornire eventuali strumenti per operazioni anfibie sul suolo indiano. Conclusesi queste operazioni, la Marina Imperiale Giapponese avrebbe allora rivolto le sue attenzioni verso due membri del Commonwealth, l'Australia e la Nuova Zelanda, dapprima tagliando loro le vie di comunicazione navali con gli Stati Uniti e, una volta isolate, non è da escludere l'ipotesi di un'invasione, nel 1943.

Consolidate le posizioni a ovest e sud, non escludo un possibile colpo di grazia all'Unione Sovietica nel 1944, con un attacco diretto a prendere il controllo della base navale di Vladivostok. Benché riguardo alla questione del Giappone non abbia trovato molti documenti, condivido l'opinione di Fleming che traspare tra le righe di pagina 304: le Forze Armate nipponiche non avrebbero rinunciato all'idea di dichiarare guerra agli USA; semplicemente avrebbero atteso il momento più opportuno, anche se, personalmente, nemmeno un attacco combinato delle flotte di Germania, Francia di Vichy, Italia e Giappone sarebbe riuscito a infliggere un colpo mortale alla US Navy dal momento che, nel tardo 1944 o nel 1945, le Forze Armate degli USA avrebbero raggiunto, numericamente, livelli stratosferici.

Bisogna considerare, però, che almeno due terzi degli uomini impiegati avrebbero fronteggiato, nel caso di una simultanea invasione dall'Atlantico e dal Pacifico, soldati nippo-tedeschi con anni di guerra alle spalle. Tuttavia, per la difesa della loro nazione, le truppe americane si sarebbero battute con lo stesso fanatismo con cui i russi difesero la loro patria nei primi due anni del conflitto russo-tedesco. Non può nemmeno essere presa in considerazione l'ipotesi che gli americani sarebbero passati all'offensiva via mare perché, stando alle parole del generale von Manstein, "*la conquista della Gran Bretagna ad opera della Germania avrebbe privato la potenza d'oltreoceano della propria base che era indispensabile* – a quei tempi [lo era] in ogni caso – *per un assalto dal mare del*

continente europeo. Lanciare un'invasione oltre l'Atlantico senza la possibilità di impiegare l'isola come trampolino era un qualcosa di impossibile a quei tempi".

Arrivando in Europa, la questione si fa più interessante. Una vittoria tedesca sull'Inghilterra avrebbe senza ombra di dubbio rafforzato l'ormai inattaccabile supremazia sul continente di cui godeva il Terzo Reich.

Crollata anche l'ultima democrazia in Europa, l'ultima nazione che era vista dalle popolazioni sottomesse come il baluardo della libertà, il fenomeno della Resistenza agli invasori sarebbe andato via via scemando, fino a scomparire del tutto, mentre avrebbero preso piede, dalla Norvegia alle Fiandre e dall'Aquitania alla Scozia, movimenti collaborazionisti e filo-fascisti. Azioni di resistenza passiva, come quella norvegese o il movimento della Rosa Bianca in Germania, molto probabilmente sarebbero sopravvissuti ma tutti i loro sforzi sarebbero caduti nel vuoto. L'idea che gli Stati Uniti non sarebbero intervenuti a liberare l'Europa dal giogo nazifascista avrebbe sicuramente dato il suo contributo per far scomparire il movimento della Resistenza. Ma, se nelle nazioni occupate militarmente dalla Wehrmacht sarebbero sorti movimenti collaborazionisti, che cosa sarebbe accaduto ai Paesi alleati o che comunque si trovavano in buoni rapporti con la Germania? La Francia di Vichy del maresciallo Petain, e in particolar modo l'ammiraglio Darlan, si sarebbe dimostrata più incline a ottemperare alle richieste dei conquistatori, magari offrendo i porti della Francia meridionale e del Nord Africa come basi per gli U-boot e per le navi di superficie della Kriegsmarine, mentre ciò che rimaneva della Marina francese si sarebbe potuto unire a quella tedesca nell'Atlantico per essere impiegata nel pattugliamento degli ingressi che dall'Atlantico portavano al Mare del Nord.

La Spagna nazionalista di Franco dal canto suo avrebbe ottenuto il controllo di quella che era da decenni una roccaforte britannica, Gibilterra, aprendo quindi un collegamento, seppur geograficamente stretto, tra il Mediterraneo e l'Atlantico. E se il generale Sir Clide Liddell si fosse rifiutato di cedere alle richieste ispaniche, Franco non ci avrebbe impiegato molto a espugnare con la forza la fortezza. Cosa ancora più importante, la caduta di Gibilterra non avrebbe 'distratto', per così dire, i tedeschi dalla pianificazione dell'Operazione Felix, non avrebbe avuto luogo l'incontro alla stazione ferroviaria di Hendaye né Hitler avrebbe scritto in una lettera al Duce: "Preferirei che mi venissero strappati tre o quattro denti prima di incontrare Franco un'altra volta".

A proposito di Mussolini, è giunta l'ora di parlare dell'Italia. Per quanto la questione possa sembrare banale o addirittura scontata, invece non lo è affatto. Il Patto d'Acciaio siglato il 22 maggio 1939 aveva unito sul piano militare Italia e Germania ma quest'alleanza non forzatamente doveva implicare che italiani e tedeschi si ammirassero a vicenda. Alle pagine 21-22 di *Bombardate l'Italia* si legge a tal proposito:

"*All'inizio della Seconda Guerra Mondiale, i tedeschi più che alleati sono considerati storicamente dei nemici, molto più dei britannici e successivamente degli americani. Anche quando non li si detesta, li si teme. Con il crescere delle ambizioni naziste negli ultimi anni Trenta [...] l'opinione pubblica nazionale guarda con sempre maggiore preoccupazione alla politica di potenza germanica, che sembra intenzionata non solo a giungere alla resa dei conti con i nemici dichiarati, ma a dominare l'intera Europa. L'apertura delle ostilità nel settembre 1939 non muta sostanzialmente l'atteggiamento di diffidenza degli italiani verso il Reich, semmai l'accentua. È solo in seguito alle grandi vittorie in Scandinavia e in Francia della primavera del 1940 che i sentimenti popolari verso i tedeschi cambiano repentinamente [...]: il timore diventa rispetto, che a sua volta si trasforma in sincera ammirazione e invidia per le loro capacità tecniche e militari. Man mano, però, che la guerra si prolunga e aumentano le difficoltà per l'Italia, cresce l'insofferenza per il potente alleato [...]. Vengono poi i rovesci in Africa e Russia: le quotidiane esperienze di rapporti difficili e i racconti di migliaia di nostri soldati lasciati a piedi dalla Wehrmacht, tornano a capovolgere i sentimenti degli italiani. Nel 1943 i tedeschi sono nuovamente detestati. Il passo per considerarli nemici è a questo punto breve e si compie con l'occupazione dell'Italia dopo l'8 settembre. Dal 1943 al 1945 non sono amati nemmeno dai fascisti di Salò, che pure esistono solo grazie alla presenza nazista.*

Dal canto loro, i tedeschi non possono fare a meno di ricordare precedenti storici che li fanno sospettare della fedeltà italiana: l'abbandono dell'alleanza con la Prussia nel 1866 e il voltafaccia

compiuto prima della Grande guerra […]. Inevitabile pensare che si tratti di un'abitudine al tradimento, ciò che all'indomani dell'armistizio rende ancora più brutale e feroce la repressione della resistenza di quei reparti italiani che non si sono dissolti, come pure segna le successive durissime politiche di occupazione, le tattiche di guerra contro formazioni partigiane, i rastrellamenti, le stragi di civili."

William Shirer, nel terzo volume di *Storia del Terzo Reich* mette in luce le stesse considerazioni effettuate da Gioannini e Massobrio, da un punto di vista più 'alto', cioè dalla prospettiva del Duce. A pagina 812-813 si legge:

"*In quel primo autunno di guerra l'asse Roma-Berlino iniziò a cigolare.*

Si ebbero scambi di battute pungenti, a vari livelli, per via di molteplici divergenze: i tedeschi non avevano effettuato l'evacuazione del Volksdeutsche *dal Sud-Tirolo italiano, come s'era stabilito dagli accordi del precedente giugno; […] l'Italia manteneva floride relazioni commerciali con l'Inghilterra e la Francia, né aveva scrupolo di vendere a tali nazioni materiali bellici.*"

Anche alcuni estratti dal diario di Ciano ci fanno capire la politica del dittatore italiano in quel periodo: "*Il 9 novembre al Duce non riuscì facile compilare un telegramma per congratularsi con Hitler di essere scampato all'assassinio. Voleva che fosse caloroso, ma non troppo, perché a suo giudizio nessun italiano ha provato questa grande gioia per la salvezza di Hitler. E meno di tutti, il Duce.*"

In data 20 novembre si legge: "*…Per Mussolini, l'idea di Hitler che fa la guerra e, peggio ancora, che la vince, è totalmente insopportabile.*"

Shirer scrive che *la principale causa dell'attrito fra le due potenze dell'Asse era la politica filorussa della Germania*. Basti pensare che quando l'Unione Sovietica aggredì con le armi la Finlandia il 30 novembre 1939, Hitler si schierò dalla parte di Stalin, impedendo addirittura il transito di fucili e aerei italiani, destinati alla nazione offesa, sul territorio tedesco.

Fatte queste premesse, ma tenendo anche conto dell'ingresso in guerra dell'Italia a fianco dell'alleato germanico e della sconfitta britannica, si può tracciare un possibile quadro degli avvenimenti che avrebbero riguardato il nostro Paese.

Un trattato di pace con l'Inghilterra avrebbe potuto vedere la partecipazione del Duce, nonostante le operazioni militari italiane contro gli inglesi non fossero state così eclatanti, supponendo che la Regia Aeronautica si fosse limitata a compiere qualche raid aereo di disturbo su Malta e niente più. Tuttavia, dato un così scarso aiuto militare alla Germania, è assai probabile che le ricompense italiane sarebbero state molto esigue. Il passaggio di Malta da roccaforte britannica a isola italiana sarebbe potuta essere l'unica possibile. Tuttavia, date le mire espansionistiche del Duce per ottenere l'egemonia sul Mediterraneo, è possibile ipotizzare una campagna militare in Egitto, Sudan e nel Medio Oriente senza le amare prospettive di uno sfacelo come quello che capitò in Cirenaica nell'inverno del 1940. Il generale Sir Richard O'Connor, comandante in capo della Western Desert Force di stanza in Egitto, essendo stato sicuramente informato della pericolosa situazione in cui vergeva l'Inghilterra, molto probabilmente avrebbe limitato le incursioni aeree e i 'punzecchiamenti' delle sue autoblindo contro le nostre linee, sul confine libico-egiziano, non potendo ricevere rinforzi e rifornimenti dalla Gran Bretagna. Limitando i raid, è molto probabile che l'incursione su Tobruk il 28 giugno 1940 non si sarebbe verificata e che quel giorno l'aereo pilotato da Italo Balbo non sarebbe stato abbattuto dalla contraerea dell'incrociatore *San Giorgio*.

Con il governatore della Libia ancora in vita, le cose sarebbero potute andare assai diversamente: dopo la pace tra Germania e Gran Bretagna, la 10ª Armata italiana di stanza in Cirenaica si sarebbe lanciata in profondità nell'Egitto, affrontando reparti della 7ª divisione corazzata britannica e della 4ª divisione indiana demotivati e demoralizzati. La *Mediterranean Fleet* si sarebbe trovata più o meno nella stessa situazione in cui si trovò la flotta francese nei porti nord-africani: passare sotto il controllo della Regia Marina, fuggire in tempo verso i porti indiani, australiani e neozelandesi, combattere sul posto o autoaffondarsi. Vista la situazione senza speranza, il viceammiraglio Sir Andrew Cunningham avrebbe lasciato una piccola formazione navale, molto probabilmente le navi francesi 'abbordate' ad Alessandria, mentre lui e il resto della flotta si sarebbero ritirati nei porti dell'India, minacciando le rotte dei rifornimenti verso la Somalia italiana e l'Etiopia.

Supponendo che, sotto i consigli di Balbo, i vertici militari italiani si fossero attivati per partire nei primi giorni dopo il 10 giugno al fine di rendere efficiente un sistema logistico per operazioni a lungo raggio in Nord Africa, allora non stupisce l'ipotesi che l'offensiva italiana in Egitto avrebbe potuto cominciare attorno al 10-15 agosto. Senza dover combattere contro un nemico motivato e rinforzato, le truppe della 10ª Armata italiana sarebbero arrivate fino a Marsa Matruh senza subire grosse perdite. È probabile che gli inglesi, per coprire la ritirata della Western Desert Force, avrebbero eretto una debole resistenza nei pressi di El Alamein, ma la superiorità numerica degli italiani li avrebbe costretti ad andare via. Per di più, un'avanzata italiana in Egitto avrebbe messo in moto quella rete di rivoluzionari che premeva per ottenere l'indipendenza del Paese dalla Corona britannica, la stessa organizzazione che si mise in moto quando Rommel marciò verso El Alamein nell'estate del 1942. Dopo l'occupazione dell'Egitto, le forze italiane si sarebbero divise in due: un gruppo diretto a sud, nel Sudan, per riunirsi con eventuali forze provenienti dell'Etiopia e dalla Somalia, mentre l'altro avrebbe proseguito verso la Palestina, il Libano e il Medio Oriente. In Iraq, Rashid Ali avrebbe lanciato la propria congiura militare molto in anticipo, forse anche il 1 gennaio 1941. Grazie al supporto delle truppe italiane e con la mediazione del Governo fantoccio britannico, l'Iraq sarebbe diventato indipendente e, grazie ai produttivi giacimenti petroliferi, avrebbe presto stretto numerosi accordi commerciali con la Germania.

Con il 'Nuovo Impero Romano' che si estendeva dalla Libia al Medio Oriente, fino all'Eritrea, il Duce avrebbe portato a termine entro la primavera del 1941 la vittoriosa guerra parallela. Avrebbe Mussolini ancora dichiarato guerra alla Grecia? Forse no: sarebbe stato sufficiente un ultimatum anche solo per permettere il passaggio delle truppe italiane nel territorio ellenico e per l'usufrutto da parte della Regia Aeronautica e della Regia Marina delle basi aeree e navali. Il governo di Metaxas, ormai privato del governo britannico, difficilmente avrebbe scelto di respingere l'ultimatum. Ma se anche l'avesse fatto, la Grecia sarebbe stata sopraffatta nell'arco di qualche settimana: priva di un'aviazione militare in grado di contrastare la Regia Aeronautica e impossibilitata a rispondere alle azioni della Regia Marina, la resistenza dell'Esercito greco sarebbe stata vana.

Di fronte a questi successi italiani, Mussolini avrebbe ricevuto notevoli ammirazioni non soltanto dal popolo italiano ma anche dall'alleato tedesco. Tuttavia, le floride relazioni tra Italia e Germania si sarebbero accresciute: ultimata l'occupazione della Grecia tra il marzo e l'aprile del 1941, bisogna tener presente che il 1 marzo la Bulgaria (come avvenne nella realtà), sarebbe entrata nell'Asse e, sotto le pressioni della Germania, l'Italia avrebbe dovuto cedere la regione della Tracia, permettendo ai bulgari di ottenere uno sbocco sul mar Egeo. Anche la questione della Jugoslavia sarebbe stata scottante: sarebbe riuscito Mussolini, che desiderava annettere all'Italia la striscia costiera tra l'Istria e la Dalmazia, a ottenere con la diplomazia ciò che voleva? Con un'alta probabilità sì, facendo leva sul principio del *do ut des*: avendo ceduto la Tracia alla Bulgaria, avrebbe richiesto che le zone da lui desiderate passassero sotto il controllo italiano.

La Jugoslavia, dopo la sconfitta della Gran Bretagna e della Grecia, avrebbe avuto ben poche speranze, se non nulle, di ottenere aiuti dagli Stati Uniti neutrali e nella quasi totalità dei casi non ci sarebbe stato alcun colpo di stato a Belgrado. Il coinvolgimento della nazione avrebbe senz'altro, però, provocato gravi fratture all'interno dell'eterogenea popolazione, favorendo una possibile espansione politico-militare italiana. Così come avvenne in realtà, l'Italia avrebbe potuto stringere un'alleanza con i cetnici in funzione anti-serba e anti-ùstascia, specialmente per controllare una striscia di territorio che avrebbe potuto unire il Regno d'Albania all'Italia. Ora, se Mussolini fosse riuscito a ottenere i territori che tanto bramava e a far nascere il 'Nuovo Impero Romano', forse avrebbe iniziato a pensare a come migliorare le colonie italiane, ad esempio investendo nella ricerca di fonti idriche e petrolifere nella Libia, nell'espansione della linea ferroviaria dall'Egitto alla Tunisia, nella creazione di vie di comunicazione tra Egitto e Africa Orientale Italiana, in un ammodernamento radicale del Regio Esercito, della Regia Aeronautica e della Regia Marina e magari evitando di farsi coinvolgere in un assai probabile conflitto nazi-sovietico.

È, infatti, arrivata l'ora di parlare delle due potenze che ancora mancano all'appello: Germania e Unione Sovietica e, date le circostanze, ritengo opportuno descrivere le conseguenze politico-militari di questi due giganti in parallelo. Per il regime nazista e per la propaganda, l'aver concluso

positivamente l'invasione della Gran Bretagna avrebbe significato un ulteriore rafforzamento dell'ipotesi che la Germania fosse destinata a rivendicarsi della cocente sconfitta subìta nella guerra del 1914-18 e che le sue Forze armate fossero invincibili. Adolf Hitler sarebbe stato visto come il nuovo Dio Marte e Führer del Reich millenario, l'uomo che aveva portato la Germania ad essere una grande potenza europea. Un senso di orgoglio per l'appartenenza alla Grande Germania sarebbe nato nella popolazione tedesca accompagnato da sentimenti di giubilo per aver completamente umiliato la Francia, nemico storico fin dal 1870, e la Gran Bretagna, la potenza europea che possedeva un impero d'oltre mare che ricopriva quasi un quarto dell'intera superficie terrestre.

Tra gli altri vantaggi, la pace con l'Inghilterra avrebbe significato la fine della guerra in Europa. Per il popolo tedesco ciò avrebbe significato l'addio alle (ormai rare, partendo dal contesto da me generato) incursioni notturne, ai disagi dell'oscuramento, alla razionalizzazione del cibo e a tutte quelle privazioni che la guerra aveva imposto loro. La deportazione di personale qualificato dalla Gran Bretagna in Germania avrebbe contribuito alla smobilitazione della nazione, impiegando la manodopera anglosassone al posto di quella tedesca, mentre un programma di ricostruzione delle aree devastate dai combattimenti sarebbe servito a tenere occupata buona parte della popolazione locale.

Ipotizzando che, come per la Francia, i tedeschi si fossero limitati a occupare militarmente solo la porzione di Inghilterra a sud del Tamigi, un totale di 9-12 divisioni di fanteria sarebbe stato sufficiente a garantire l'ordine e la sicurezza nonché il mantenimento di un'area smilitarizzata in cui i soli uomini armati sarebbero stati i soldati della Wehrmacht. I reparti delle *Einsatzgruppen*, che già si sarebbero trovati nei centri nevralgici della Gran Bretagna, sarebbero intervenuti e avrebbero collaborato con le forze di polizia locali qualora cause esterne lo avessero reso necessario. Ribadisco ancora una volta che i rapporti tra occupanti e residenti non si sarebbero addolciti al primo gesto di cortesia dei nuovi arrivati. Riporto qui alcune righe di *Operation Sea Lion* di Egbert Kieser: "*Fondamentalmente, ad ogni comunità, ad ogni individuo, venne lasciata carta bianca sul come difendersi e sul come proteggersi. Quando a una signora del Buckinghamshire fu chiesto che cosa avrebbe fatto qualora fosse avvenuta l'invasione, quella rispose: "Inviterei tutti gli ufficiali tedeschi a casa mia e offrirei loro un bicchiere di champagne". Dopo una drammatica pausa, aggiunse: "Avvelenati, naturalmente!". Una casalinga progettò di distruggere con un martello i vasetti di marmellata per impedire che cadessero nelle mani di tedeschi affamati. La crescente richiesta di dinamite dimostrava che le persone stavano preparando le proprie trappole esplosive: più di una persona aveva sistemato una carica di dinamite sotto le assi del pavimento, nella rimessa del proprio giardino, negli armadi a muro, nei garage, sotto le scale e sotto i veicoli non più in uso. C'è ben poco a cui gli inglesi non pensarono: da imbarcazioni interamente imbottite di esplosivi a cariche attaccate a grossi alberi fiancheggianti una strada, i quali sarebbero caduti sui panzer tedeschi una volta che questi avessero fatto detonare gli esplosivi.*"

Certamente, di fronte a questi atti di resistenza, i tedeschi avrebbero risposto con eguali misure. Ma una volta esaurite le risorse e stroncata la volontà di opporsi a causa delle pesanti ore di lavoro, gli inglesi sarebbero stati psicologicamente incapaci di danneggiare ulteriormente gli invasori e si sarebbero rassegnati al loro destino.

La conclusione della guerra con le democrazie occidentali avrebbe portato a una smobilitazione parziale della Wehrmacht, nell'agosto 1940, con una possibile riduzione del numero di divisioni in servizio da 167 a 70, così ripartite: 4 in Germania, 16 sul fronte orientale, 7 in Norvegia e Danimarca, 30 in Francia e 13 in Gran Bretagna (le cifre ufficiali del numero di divisioni in servizio nel 1940 si trovano al seguente sito: axishistory.com/index.php?id=7288). Decine di migliaia di soldati tedeschi che avevano preso parte alla campagna di Francia o d'Inghilterra sarebbero stati rimandati a casa, avrebbero potuto riabbracciare i loro cari e avrebbero potuto passare un sereno Natale con le loro famiglie, anche se tutta questa allegria non sarebbe durata per molto. Infatti, le cose belle durano sempre poco.

La chiusura definitiva del fronte occidentale avrebbe tolto a Hitler la preoccupazione della guerra su due fronti. Già, ma quale sarebbe stato il secondo fronte? La risposta è piuttosto intuitiva: il fronte orientale. Ma il grande dittatore avrebbe ancora fatto la prima mossa? Anche il tiranno orientale

avrebbe sicuramente reagito alla notizia della sconfitta della Gran Bretagna e dell'armistizio siglato (e forse anche dell'alleanza militare) con la Germania. La disastrosa campagna della Guerra d'Inverno condotta contro la Finlandia e conclusasi con una vittoria pirrica aveva messo in luce tutti i difetti e le pecche dell'Armata Rossa. Perciò, nel 1940, Stalin aveva promosso un piano per modernizzare a tutti i livelli l'Esercito, revocando l'ordine di eliminazione dei corpi meccanizzati e introducendo nuove dottrine belliche tra le fila degli ufficiali. Il processo era, tuttavia, lento e sarebbe stato ultimato solamente nel 1942, anno nel quale, secondo Stalin, l'Armata Rossa sarebbe stata pronta a scendere in campo ad armi pari, nell'eventualità che fosse scoppiato il conflitto con la Germania.

Eppure, per l'Armata Rossa non si trattava solamente di forgiare nuove strategie per la condotta della guerra o nuovi modelli di carri armati: bisognava (e bisogna, anche nel contesto qui discusso) tener conto del *tremendo impatto che i terribili massacri imposti dalla follia sanguinaria di Stalin ebbero sulle Forze armate sovietiche e in particolare sull'Esercito Rosso. I colpi subiti da esso durante il terrore staliniano erano stati tali da arrischiare di distruggerne del tutto il morale e le capacità di reazione e di iniziativa: e le prime, catastrofiche disfatte subite al momento dell'attacco tedesco lo dimostrano.* A questa citazione, presa dall'introduzione di Raimondo Luraghi al libro di Paul Carell *Operazione Barbarossa*, ne aggiungo un'altra, ricavata dal sito lasecondaguerramondiale.it: "*Nel corso del 1939 e negli anni seguenti l'Armata Rossa era dominata dal terrore che il bagno di sangue di Stalin aveva suscitato; inoltre, a tutti i livelli gerarchici la rete della polizia segreta lavorava attivamente, denunciando qualunque militare potesse anche lontanamente essere sospettato di sentimenti antistaliniani. Un'atmosfera di questo genere provocò non soltanto timore ma anche apatia e tendenza ad evitare ogni responsabilità; era infatti molto più sicuro eseguire gli ordini alla lettera che non dimostrare inventiva o spirito d'iniziativa. La Guerra d'Inverno [...] comportò nell'Armata Rossa un irrigidimento della disciplina. Questa versione sovietica del draconiano codice di disciplina vigente nel vecchio esercito imperiale coincideva con l'atmosfera di terrore generata dalle purghe staliniane. La conseguenza fu che nel 1941 erano molti gli ufficiali ed i funzionari politici che tendevano a trascurare le reali necessità connesse all'addestramento e alla preparazione militare per prestare più attenzione a quella dei regolamenti, che prevedeva punizioni per un superiore che non punisse un subalterno colpevole di un'infrazione anche soltanto lieve. Stalin aveva sempre creduto nell'efficacia dell'obbedienza assoluta basata sul terrore e questi regolamenti, che saranno per sempre legati al nome del commissario della difesa di quel periodo, il maresciallo Timoscenko, rappresentarono una delle sue risposte alle carenze che l'Armata Rossa aveva palesato nel corso della guerra contro la Finlandia.*"

Senza più il conflitto a occidente, la guerra tra Unione Sovietica e Germania sarebbe stata inevitabile. Ma come avrebbe potuto Hitler mascherare l'ammassamento di uomini e mezzi ad oriente? Una direttiva dell'OKW, siglata nel febbraio 1941, indicava chiaramente che l'invasione dell'Inghilterra sarebbe diventata uno dei principali ingredienti del piano di depistaggio. Bisognava *rafforzare l'impressione, già esistente, di un'invasione dell'Inghilterra*. Scrive a tal proposito David Murphy nel suo libro *What Stalin Knew – The Enigma of Barbarossa*: "*Stalin rimase decisamente costernato dalla rapidità della vittoria tedesca sulla Francia e sul Corpo di Spedizione Britannico sul continente, vedendo infrante le sue speranze per una guerra tirata per le lunghe con il conseguente sfinimento di entrambi i belligeranti. Nondimeno, egli ancora credeva che non ci sarebbe stato alcun pericolo di un attacco tedesco all'Unione Sovietica, almeno fino a quando la Germania fosse stata in guerra con l'Inghilterra. Egli rimase legato alla concezione che la Germania non avrebbe mai rischiato di dover combattere su due fronti. Non si rese, però, conto che questo non era un serio problema per Hitler, in quanto, dopo l'evacuazione delle forze britanniche da Dunkerque, non vi erano più truppe inglesi sul continente e l'Esercito francese non costituiva un problema di nessun tipo. Un'invasione tedesca della Gran Bretagna era l'unica speranza che Stalin aveva per vedere la Germania così invischiata in una grande lotta con l'Inghilterra, che avrebbe ritardato per un anno o più le operazioni militari contro l'URSS.*"

Benché il piano d'invasione fosse stato accantonato già nel settembre 1940, nel corso della prima metà del 1941 l'idea di base venne tenuta in vita. Il 12 maggio iniziarono a circolare voci

sull'imminente attacco aereo su Creta come prova generale per l'invasione dell'Inghilterra. Perfino nel diario di Goebbels si legge che l'invasione di Creta sarebbe stata un preludio all'invasione delle isole britanniche.

Senza più, però, la scusa dell'addestramento in vista di una larga operazione di sbarco sul suolo britannico, è impossibile adottare questo sistema di depistaggio per nascondere l'ammassamento di truppe nella Polonia orientale, mossa che fu prediletta nella linea temporale che conosciamo (in seguito abbreviata OTL, dall'inglese *our time line*). Ma i tedeschi avrebbero potuto reagire diversamente.

In un rapporto proveniente dalle truppe di frontiera del Distretto Bielorusso inviato ai capi della leadership sovietica il 15 luglio 1940 veniva specificato che i tedeschi avevano trasferito sette divisioni a Varsavia e nelle zone limitrofe. Anche le truppe di frontiera dell'Ucraina non si lasciarono sfuggire gli spostamenti di fanteria e carri armati e riportarono che le "*truppe tedesche erano impegnate a costruire postazioni difensive, a disporre campi minati e a migliorare le infrastrutture*".

Come confermò in seguito il generale Köstring, l'inviato militare tedesco a Mosca, in un colloquio che si svolse il 9 luglio egli rassicurò il vicecapo dello stato maggiore generale I. Smorodinov su come quell'enorme numero di truppe tedesche fossero solamente dei rimpiazzi, dal momento che numerosi contingenti di truppe non erano più necessari ad occidente.

Un secondo tema studiato per ingannare i russi fu quello della 'Difesa contro un'offensiva dell'Armata Rossa'. Un argomento assai credibile nei primi mesi dell'ammassamento dei tedeschi lungo la frontiera, dal momento che le unità che venivano trasferite dall'occidente erano impiegate nella costruzione di opere esplicitamente difensive: trincee, nidi di mitragliatrici, stesure di filo spinato e perfino postazioni di artiglieria. Questo, nel contesto alternativo, sarebbe potuto essere già più credibile.

Di fronte agli incessanti voli di ricognizione operati dall'unità del colonnello Rowehl, Stalin avrebbe tentato di fermarli? Avrebbe chiuso un occhio, come fece nella nostra linea temporale, per evitare di provocare Hitler e quindi concedergli un *casus belli*? Oppure avrebbe trovato qualche altra scusa per temporeggiare, magari continuando a rifornire di materie prime il potente vicino occidentale? Ma a quale scopo visto che erano rimasti a tu per tu lui e Hitler? Una cosa è certa: se Stalin avesse voluto abbattere i ricognitori tedeschi ad alta quota che violavano lo spazio aereo sovietico, non avrebbe potuto dal momento che nel 1940-41 nessun aereo da caccia sovietico era in grado di raggiungere altitudini considerevoli. Per impedire allora ai tedeschi di raccogliere informazioni, i russi avrebbero potuto ripiegare sull'ingegno del camuffamento, provvedendo a nascondere aeroporti, accampamenti militari e fortificazioni agli occhi della Luftwaffe.

Vale la pena sottolineare che "*le notizie raccolte mediante le ricognizioni ad ampio raggio dallo stormo Rowhel furono in fondo l'unica fonte d'informazioni degna di nota durante la prima parte della campagna.*" Tutte le fonti da me consultate riguardanti la pianificazione e l'andamento dell'Operazione Barbarossa lo confermano: il materiale raccolto dai ricognitori ad alta quota permise alla Luftwaffe di sferrare un colpo decisivo all'Aviazione militare sovietica, garantendo la relativa superiorità dei cieli agli aerei tedeschi. Perciò, anche seguendo la ATL (*alternate time line*, linea temporale alternativa), i tedeschi non avrebbero rinunciato a controllare letteralmente dall'alto i movimenti dell'Armata Rossa o, perlomeno, la disposizione dei principali centri militari.

Non essendo, però, in possesso di un'adeguata rete di informatori e ricevendo sempre meno notizie dalle fotografie dei ricognitori ad alta quota, avrebbe lanciato Hitler il suo piano per attaccare l'Unione Sovietica? Forse sì, accecato dalla gloria che la brillante vittoria a occidente gli avrebbe portato. O probabilmente no, non volendo rischiare di lanciarsi in un conflitto senza sapere nulla riguardo alla disposizione e agli effettivi dell'Armata Rossa. Avrebbe aspettato fino al 1942 prima di far la guerra ai russi? Oppure sarebbero stati i russi a cogliere di sorpresa le sentinelle tedesche lungo la frontiera? Questa ipotesi è già più probabile, visto che il 15 maggio 1941, nella OTL, il generale Zukov presentò un documento segreto intitolato '*Relazione sul Piano del Dislocamento Strategico delle Forze armate dell'Unione Sovietica al Presidente del Consiglio dei Commissari del Popolo del 15 Maggio 1941*', nel quale erano contenuti i piani di un'offensiva preventiva contro le forze armate tedesche che si stavano ammassando nella Polonia orientale.

Anche se, seguendo una delle tante linee temporali alternative, i tedeschi non avessero ammassato truppe nella Polonia orientale, è assai probabile che Stalin avesse impartito ordini all'Armata Rossa per preparare un'offensiva contro la Germania per l'estate del 1941. Lo dimostra anche un estratto del Manuale Politico dell'Armata Rossa, redatto dal Direttorato della Propaganda Politica dell'Armata Rossa: "*Non è esclusa la possibilità che l'URSS, in situazioni che si potranno sviluppare, possa prendere l'iniziativa di operazioni militari offensive*." Nella mente del dittatore sovietico, la Germania e le potenze europee avrebbero combattuto una guerra di logoramento che si sarebbe protratta sufficientemente a lungo per permettere all'Armata Rossa di attrezzarsi per poi scendere in campo e occupare l'intera Europa, conquistando senza troppe perdite nazioni che avevano dilapidato le loro Forze armate in un sanguinoso conflitto sulle orme della Grande Guerra.

Ne è la prova il discorso pronunciato da Stalin in una riunione che si tenne il 19 agosto 1939 al Politburo, tratto dal libro *What Stalin Knew – The Enigma of Barbarossa* di Murphy: "*Per noi, la questione di guerra o pace è diventata critica. Se concludiamo un trattato di mutua assistenza con Francia e Gran Bretagna, la Germania non mostrerà più interesse nella Polonia e inizierà a cercare un "modus vivendi" con le potenze occidentali. Questo eviterà lo scoppio della guerra ma nel futuro gli eventi potranno diventare pericolosi per l'URSS. Se accettiamo la proposta della Germania di firmare un patto di non aggressione, i tedeschi attaccheranno, naturalmente, la Polonia e l'intervento di Francia e Inghilterra nella guerra sarà inevitabile. L'Europa occidentale sarà esposta a serie agitazioni e disordini. In queste condizioni, avremo molte possibilità di rimanere esclusi dal conflitto e potremo sperare per un vantaggioso ingresso in guerra.*

L'esperienza degli ultimi vent'anni dimostra che in tempo di pace è impossibile avere un movimento comunista in Europa, sufficientemente forte da permettere al partito Bolscevico di prendere il potere. La dittatura di quel partito diverrà possibile solo come risultato di una grande guerra. Faremo la nostra scelta e sarà chiara. Dobbiamo accettare la proposta tedesca e mandare via gentilmente la missione anglo-francese. Il primo vantaggio di cui potremo giovare è la distruzione della Polonia fino alle vicinanze di Varsavia, inclusa la Galizia ucraina.

La Germania ci garantirà completa libertà d'azione sui Paesi baltici e non avrà da obiettare sul ritorno della Bessarabia all'URSS. È pronta a concederci un'area di influenza in Romania, Bulgaria e Ungheria. Là rimane aperta una questione legata alla Jugoslavia… Allo stesso tempo dobbiamo prevedere le conseguenze che potranno (o potrebbero) derivare dalla sconfitta, così come dalla vittoria, della Germania. In caso di una sua sconfitta, la Sovietizzazione della Germania diventa inevitabile e sarà creato un governo comunista. Non dobbiamo dimenticare che la Sovietizzazione della Germania sarà in grande pericolo se la sconfitta della nazione è il risultato di una guerra corta. L'Inghilterra e la Francia saranno ancora sufficientemente potenti per conquistare Berlino e distruggere la Germania Sovietica. E noi non saremo in condizioni di aiutare i nostri compagni Bolscevichi in Germania.

Perciò, il nostro compito consiste nell'assicurarci che la Germania possa continuare la guerra più a lungo possibile, affinché una Francia e un'Inghilterra stanche ed esauste non saranno in condizioni per sconfiggere una Germania sovietizzata. Appoggiandoci a una posizione di neutralità e aspettando la propria ora, l'URSS assisterà la Germania di oggi, fornendole materie prime e prodotti alimentari. Va da sé, naturalmente, che il nostro aiuto non potrà eccedere un certo livello per non danneggiare la nostra economia e indebolire la potenza del nostro Esercito.

Allo stesso tempo dobbiamo condurre un'attiva campagna di propaganda comunista, in modo particolare nel blocco anglo-francese e principalmente in Francia. Dobbiamo essere pronti per una situazione in quel paese in tempo di guerra, il partito sarà costretto a rinunciare alle attività legali e a operare di nascosto. Sappiamo che questo lavoro chiederà molti sacrifici ma i nostri compagni francesi non lo metteranno in discussione. In un primo momento, il loro compito sarà quello di disintegrare e demoralizzare l'Esercito e la polizia. Se questo lavoro preparatorio verrà eseguito in modo soddisfacente, la sicurezza della Germania sovietica sarà garantita e questo permetterà la sovietizzazione della Francia.

Per la realizzazione di questi piani è necessario che la guerra duri il più lungo possibile ed è in questa direzione che dobbiamo concentrare tutte le forze che possediamo nell'Europa occidentale e nei Balcani.

Esaminiamo ora la seconda possibilità, la vittoria della Germania. Qualcuno è dell'idea che questo potrebbe creare un serio pericolo per noi. C'è un briciolo di verità in questa visione, ma sarebbe un errore credere che tale pericolo sia così vicino e grande come molti lo immaginano. Se la Germania è vittoriosa, emergerà dalla guerra troppo sfiancata per cominciare un conflitto armato con l'URSS per almeno dieci anni.

La sua preoccupazione principale sarà quella di mantenere il controllo sulla Francia e sull'Inghilterra sconfitte, con l'intenzione di prevenire il loro recupero. Dall'altra parte, una Germania vittoriosa avrà enormi territori a sua disposizione e per molti anni sarà occupata a "sfruttarli" e a imporre loro il regime tedesco. È ovvio che la Germania sarà troppo occupata in altre zone per poter mettersi contro di noi. E c'è ancora un'altra cosa che gioverà alla nostra sicurezza. In una Francia sconfitta, il Partito Comunista Francese rimarrà sempre molto forte. Una rivoluzione comunista avrà inevitabilmente luogo e noi potremo sfruttare questa situazione per giungere in aiuto alla Francia e farla diventare nostra alleata. In seguito, tutte le nazioni che sono finite sotto la "protezione" di una Germania vittoriosa diventeranno nostre alleate. Avremo un ampio campo d'azione per lo sviluppo di una rivoluzione mondiale.

Compagni! È nell'interesse dell'URSS, madrepatria dei lavoratori, the scoppi una guerra tra il Reich e il blocco capitalista anglo-francese. Dobbiamo garantire che la guerra duri il più a lungo possibile affinché entrambi i belligeranti si sfianchino. È precisamente per questa ragione che dobbiamo accettare il patto proposto dalla Germania e lavorare affinché la guerra, una volta dichiarata, duri il maggior tempo possibile. Dobbiamo rafforzare la propaganda nelle nazioni in guerra perché siano pronte per quando la guerra sarà terminata."

Tuttavia, è facilmente deducibile che una vittoria lampo tedesca nel 1940 avrebbe mandato all'aria i piani di Stalin per una 'sovietizzazione' del continente. Che cosa bisognava fare adesso? Era il caso di colpire per primi, approfittando dello stato d'ebrezza della vittoria che scorreva tra le fila della Wehrmacht, cogliere il nemico di sorpresa, non dargli il tempo di reagire, piegare così il regime nazista e portare la rivoluzione Bolscevica nell'Europa continentale?

Alla risposta di tali interrogativi, bisogna tener conto di due ulteriori e fondamentali aspetti che meritano di essere approfonditi per poi comprendere gli eventi successivi: i servizi segreti e il rapporto delle forze in campo delle due potenze, cercando di fare un paragone tra la OTL e quella alternativa. Per quanto riguarda il primo, è già stato detto che i tedeschi non avevano una rete di spie sufficientemente estesa quando attaccarono l'URSS nel 1941. Questo è parzialmente vero.

Già a partire dal 1937 l'Abwehr aveva installato una rete di stazioni di intercettazione nella Prussia orientale e nell'Estonia, per tenere sotto controllo il traffico di informazioni dell'Unione Sovietica, e fu a partire dalla fine del 1939, "*quando vennero chiarite le linee di demarcazione del nuovo confine tedesco-sovietico, che si avviarono i contatti con i nazionalisti ucraini, bielorussi, lituani, estoni e lettoni* (vorrei ricordare che, mentre la Wehrmacht avanzava come un lampo a occidente, Stalin non aveva perso tempo, occupando militarmente le repubbliche baltiche) *nelle aree sovietiche e iniziò l'espansione di reti di agenti segreti. Secondo i servizi segreti sovietici, il reparto del controspionaggio smascherò e scovò 95 cerchie di spionaggio che operavano nella stretta vicinanza del confine sovietico. Il capo dell'Organizzazione dei Nazionalisti Ucraini (OUN) fu arrestato dai russi nell'area di Leopoli. Ulteriori arresti seguirono nella primavera del 1941. I sovietici dichiararono di aver arrestato, e quindi successivamente fucilato, 1.596 agenti tedeschi. Poiché dal versante tedesco non è ancora stato pubblicato nulla riguardo all'impiego degli agenti segreti e alla loro cattura ed esecuzione da parte dei sovietici, questa cifra non può essere confermata"*, scrive Franz Kurowski nel suo libro *The Brandenburgers Commandos.*

Carell riporta: "*A che punto era lo spionaggio tedesco in Russia? In quale misura i massimi capi della Germania conoscevano i segreti militari dell'Unione Sovietica? In entrambi i casi, la risposta è una sola: quasi zero! Il servizio segreto in Russia faceva pena. […] Va da sé che il servizio segreto militare tedesco aveva fatto del suo meglio, a cominciare dal 1933, per scoprire cosa stavano*

combinando i russi. Ma la diffidenza del governo sovietico nei confronti del Terzo Reich di Hitler era ancor più forte di quella manifestata a suo tempo nei confronti della Repubblica di Weimar, per cui era anche difficile avere informatori stabili in Russia." Carell non cita, però, una cosa importante che Kurowski, invece, mette bene in evidenza, e cioè le rivalità tra l'Abwehr e la Gestapo. Nell'autunno del 1940, Hitler emanò ordini per l'Abwehr di non impiegare più i nazionalisti ucraini come corrieri attraverso la frontiera e come agenti segreti. Nel novembre 1940, il capo della Gestapo Heinrich Müller iniziò a diramare sentenze affinché i nazionalisti ucraini che erano stati al servizio dell'Abwehr fossero arrestati e fucilati. L'ammiraglio Canaris, per salvare la vita ai collaboratori stranieri, ordinò che venissero rilasciati e non più impiegati come fonti di informazioni. Fu solamente nell'aprile 1941 che il Dipartimento III dell'Abwehr segretamente ripristinò i contatti con gli ucraini e i gruppi nazionalisti dei Paesi baltici. Ma ormai mancava un mese e tre settimane al 22 giugno, giorno in cui sarebbe dovuta iniziare l'Operazione Barbarossa, e quel breve lasso di tempo non fu sufficiente a riparare i danni fatti: i tedeschi attaccarono l'Unione Sovietica completamente ignari del numero e della disposizione delle divisioni in servizio nell'Armata Rossa.

Kurowski dice che "*il 1º gennaio 1941, sotto la direzione del colonnello Eberhard Kinze, capo del servizio segreto tedesco che si occupava dell'Armata Rossa, fu presentato uno studio intitolato "Forze armate dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche." Deve essere accennato il fatto che le predicazioni e le previsioni nel rapporto riguardante l'Esercito sovietico e il proprio equipaggiamento erano completamente errate.*"

David Glantz, a tal proposito scrive: "*Qual era, allora, l'entità di tale fallimento dei servizi segreti? Durante il periodo di pianificazione per l'Operazione Barbarossa i servizi segreti tedeschi sottovalutarono gli effettivi dell'Armata Rossa e mantennero un errato quadro della sua composizione, in particolare delle forze corazzate sovietiche."*

Ulteriori prove a sostegno della tesi di Glantz appaiono nel sito lasecondaguerramondiale.it, dove si legge: "*Lo schieramento nel settore centrale ammontava, nel Distretto Militare Speciale Occidentale, a 20 divisioni di fanteria (14.300 uomini ciascuna), 3 divisioni motorizzate, 10 divisioni di carri armati e 3 divisioni di cavalleria. Nel Distretto Militare di Kiev si trovavano circa 30 divisioni di fanteria, 6 motorizzate, 16 di carri armati e 3 di cavalleria. Il Distretto Militare di Odessa contava infine su 9 divisioni di fanteria, una motorizzata, 2 di carri armati e 2 di cavalleria. In complesso, a fronteggiare i tedeschi si trovavano 77 divisioni di fanteria, 13 motorizzate, 34 di carri armati e 8 di cavalleria; […]*

La principale caratteristica di questo spiegamento di forze era che, conformemente agli ordini di Stalin, esso era ubicato in modo tale da non apparire provocatorio agli occhi dei tedeschi. […] Pertanto, in molte armate di copertura le unità più avanzate si trovavano ad una distanza di circa 65 km dal confine. […] Lo schieramento delle armate di copertura non può che essere giudicato errato, certamente molto lontano da quello che sarebbe dovuto essere lo schieramento che si apprestasse a combattere una guerra difensiva o offensiva. Recenti studi di storia militare sovietica hanno però dimostrato l'esistenza, almeno a partire dall'inizio del 1941, di piani che prevedevano il trasferimento a occidente di altre forze, la loro riorganizzazione in armate operative ed il loro schieramento secondo il concetto di una forza di tipo strategico (o, secondo la terminologia militare sovietica, di " Fronte di Armate di Riserva"), approssimativamente lungo la frontiera occidentale sovietica esistente prima del 1939. […] Dal punto di vista sovietico, forse l'aspetto più positivo dello schieramento dell'Armata rossa era che il servizio segreto tedesco non lo conosceva con precisione. Le carte di guerra impiegate dai tedeschi nel 1941 dimostrano che essi ritenevano che le armate di copertura sovietiche consistessero in tre (anziché due) corpi d'armata di fanteria ed in un certo numero di brigate di carri armati e che i nuovi corpi motorizzati dipendessero dai distretti militari, e non dai comandi d'armata. In secondo luogo, a quanto pare i tedeschi non conoscevano l'esistenza del " fronte di armate di riserva " e non si erano resi conto che il governo sovietico aveva iniziato un secondo concentramento di forze di ordine strategico."

Anche Carell dà manforte alla tesi di Glantz, scrivendo che: "*Noi […] calcolavamo all'inizio della guerra che i russi disponessero in tutto di 200 divisioni. Sei settimane dopo lo scoppio della guerra, fummo costretti a constatare che erano già 360. Non avevamo la più pallida idea che in*

Russia esistessero i pesantissimi carri armati KV, i carri T-34, i cannoni a bocche da fuoco multiple chiamati 'organi di Stalin'."

In quale situazione vertevano, invece, i servizi segreti sovietici? Se si volesse fare un paragone con l'Abwehr, la situazione sarebbe apparsa diametralmente opposta. Limitando la linea temporale al 1940-41, fa davvero impressione scoprire che il GRU, il servizio segreto militare dell'Armata Rossa, avesse un'intricata rete di spie, venuta in parte a galla dopo la Seconda Guerra Mondiale, anche se la maggior parte delle informazioni sono arrivate verso la fine degli anni '90 con l'apertura degli archivi di Stato russi.

Benché ai giorni nostri non sia ancora stata pubblicata una storia ufficiale del GRU, basata cioè sui documenti archiviati a Mosca, la quantità di informazioni è stata tale da rivelare misteriose risposte alle domande che molti storici si posero nel trentennio post bellico. Nomi che agli esperti possono sembrare familiari, come 'Lucy' o 'Dora', fecero la loro prima apparizione nell'opera di Carell. Egli fu il primo a interessarsi della questione di chi fossero i misteriosi *traditori* che passavano le informazioni al nemico e fu il primo ad avanzare l'ipotesi che l'intera Europa, da Parigi a Bordeaux, da Marsiglia a Oslo, da Berlino ad Atene, da Oslo a Berna, da Bruxelles a Bucarest e da Ginevra a Sofia fosse piena di agenti segreti che, con strumenti radio ricetrasmittenti, si tenevano in contatto con Mosca e con lo stato maggiore generale dell'Armata Rossa. Era una formidabile organizzazione che l'RSHA aveva battezzato con il nome di *Die Rote Kapelle*, cioè 'l'Orchestra Rossa', un curioso nome che si aggancia all'esistenza di un 'direttore d'orchestra' che dirigeva i suoi 'musicisti'. Che l'ipotesi di questo nome derivasse dal fatto che vi era una spia che si firmasse 'Direktor' è anche possibile ma non è ancora stata verificata. Comunque sia, questa micidiale rete di informatori, che si era espansa pressappoco quando Hitler aveva preso il potere in Germania, era stata affiancata anche da un'altra organizzazione segreta: il Quinto Dipartimento del capo Direzione dell'NKVD per la Sicurezza dello Stato, in russo *Glavnoe Upravlenie Gosudarstvennoi Bezopastnosti*, o GUGB.

Scrive Murphy: "*Cominciò il 20 dicembre 1920 come CEKA. Per la maggior parte degli anni '20 i suoi membri si focalizzarono verso tutti gli stranieri che avrebbero potuto minacciare il giovane stato socialista, andando dagli emigrati russi fino ai seguaci di Leon Trozky. Gradualmente, espanse la sua attività di servizio segreto arrivando ad acquisire i segreti tecnici delle potenze straniere. Con l'avvento di Hitler si impegnò a espandere le proprie sedi, legali e illegali, all'estero per monitorare il nuovo pericolo.*"

Murphy ci spiega anche come mai fino ad oggi non si è mai sentito parlare di questa organizzazione dell'NKVD come fonte di informazioni per Stalin: "*La ragione per cui l'NKVD/il Quinto Dipartimento del GUGB non contribuirono ulteriormente a ciò che Stalin sapeva fu perché questo fu decimato dalle purghe dello stesso Stalin. […] Centinaia di membri dei Servizi Segreti Stranieri dell'NKVD furono arrestati, torturati durante gli interrogatori per estrarre confessioni basate su accuse falsificate, e poi fucilati o mandati nei GULAG. Durante il 1938, ad esempio, tutte le sedi illegali furono liquidate. Furono persi i contatti con preziosi agenti informatori e per molto tempo Mosca non ricevette più alcuna informazione. Molte sedi legali furono ridotte a uno o due ufficiali, principalmente giovani e inesperti. Nemmeno il Quartier Generale Centrale dei Servizi Segreti Stranieri sfuggì alla perdita di ufficiali superiori, inclusi i capi del servizio. Per aiutare il servizio segreto a riprendersi, le organizzazioni del partito selezionarono individui dalla vita civile e dalle Forze armate, li inviarono in scuole speciali per l'addestramento e li assegnarono alle varie posizioni nel sistema del servizio segreto.*"

L'altra grande organizzazione segreta che teneva sotto controllo l'intera Europa era il Direttorato del Servizio Segreto Militare, il RU. Che cosa si sapeva del RU prima dell'apertura degli archivi storici a Mosca? La quantità di informazioni a nostra disposizione era davvero scarsa. L'episodio forse più rinomato ai nostri giorni è senza dubbio l'incredibile fuga di notizie che vi fu nella 'Tana del Lupo' a Rastenburg nei mesi antecedenti all'offensiva tedesca contro i fianchi del saliente di Kursk, nella primavera e nell'estate del 1943. Come detto in precedenza, Carell fu il primo che approfondì la questione del 'tradimento' ma anche grazie ad altre fonti contemporanee meno rinomate, come ad esempio *Handbook for Spies* di Alexander Foote, è stato possibile far luce su una parte

della misteriosa rete di informatori al servizio di Stalin, in modo particolare sulla cerchia di spie che ruotava attorno a 'Lucie' e sul gruppo delle 'Tre Rosse', entrambi operanti dalla Svizzera.

Molte fonti di autori diversi e pubblicate in periodi diversi della seconda metà degli anni '90 confermano molte notizie: ad esempio, possiamo dire per certo che Sandor Rado (nome in codice: 'Dora') era il capo dell'organizzazione delle 'Tre Rosse', successore al tenente colonnello Maria Poliakova (che si firmava segretamente come 'Vera', 'Gisela' o 'Mildred'), e che era lui che trasmetteva le informazioni a Mosca che giungevano direttamente dai suoi tre sottoposti, le 'Tre Rosse', le tre principali radiotrasmittenti operanti in territorio neutrale: Rachel Dübendorfer (nota come 'Sissi'), Georges Blun ('Long') e Otto Pünter ('Pabko'). Possiamo affermare che ciascuno di questi tre agenti aveva la propria rete di informatori e che quella gestita da 'Sissi' era entrata in contatto con 'Lucy' (Rudolf Rössler) tramite 'Taylor' (Christian Schneider). Possiamo infine accertare che la rete di spionaggio di 'Lucy' aveva molte fonti in Germania e che alcune di queste erano personalità di un certo livello all'interno della Wehrmacht: vale la pena citare il tenente colonnello Herbert Gollnow, l'ufficiale responsabile delle truppe paracadutiste e aviotrasportate all'interno del Dipartimento II dell'Abwehr, il maggior generale Hans Oster, capo di stato maggiore dell'Abwehr e uno dei pilastri portanti che portarono al compimento dell'attentato contro Hitler del 20 luglio 1944, e il generale Erich Fellgiebel, responsabile delle comunicazioni dell'OKW. Ma ancora oggi rimangono questioni aperte, domande irrisolte, dubbi, misteri e segreti che forse rimarranno tali o che forse saranno poi svelati nel futuro.

Il più affascinante è senz'altro la risposta alla domanda: 'Qual è la vera identità di *Werther*?', una spia che iniziò a trasmettere a Mosca a partire dalla metà del 1942 e che forniva informazioni segretissime e di altissima qualità, così segrete che provenivano da una cerchia ristretta di ufficiali attorno a Hitler. Ci sono molte tesi a riguardo: qualcuno sostiene che 'Werther' fosse Martin Bormann, il segretario personale di Hitler che successe a Rudolf Hess; qualcun altro, invece, indica il generale Fellgiebel; c'è chi ha avanzato la teoria che 'Werther' fosse il nome in codice di 'Wehrmacht' e stesse a indicare non uno ma un gruppo di cospiratori che trasmettevano le notizie in Svizzera; Abelard Shulmann, nel libro *Codename Dora* scrive: *"Werther, ad esempio, era l'Alto Comando della Wehrmacht per inchiodare tutte le speculazioni secondo cui il nome faceva riferimento a un particolare ufficiale la cui tesi di dottorato riguardava la grande opera di Goethe, I Dolori del Giovane Werther*." Teorie tutte valide ma nessuna certa.

Il RU, tuttavia, non si basava solamente sulle informazioni che provenivano dai contatti in Svizzera. Il complesso intreccio di agenti segreti al servizio di 'Dora' che trasmettevano a Mosca e che avevano collegamenti con il servizio segreto svizzero, con la rete di 'Lucy' e con il SIS britannico, non era che una minima parte di un sistema ben più ampio.

Oltre alle spie in Svizzera, c'erano reti di agenti a Berlino, Helsinki, Parigi, Vichy, Londra, Bucarest, Belgrado, Budapest, Praga, Sofia e perfino a Tokyo. E prima della guerra, Stalin aveva la sua cerchia di informatori anche a Varsavia. Rudolf Herrnstadt, corrispondente tedesco a Mosca del giornale *Berliner Tageblatt*, era stato cacciato dalla Germania con l'ascesa di Hitler al potere e si era trasferito a Mosca. Lì entrò a far parte del RU, si recò a Varsavia e, grazie all'amicizia con l'ambasciatore tedesco Hans-Adolf von Moltke, riuscì a incontrare validi informatori dai quali prelevare i dati più importanti da mandare a Mosca.

Tra i tanti, ve ne fu uno in particolare che continuò a lavorare per i sovietici anche dopo lo scoppio delle ostilità: Rudolf von Scheliha (nome in codice: 'Ariets'), prima segretario dell'ambasciata tedesca a Varsavia e poi funzionario della Sezione Informazioni del Ministero degli Affari Esteri tedesco. A Londra, invece, una grossa preda venne catturata dal maggior generale Ivan Cherny, l'inviato militare sovietico, il quale incontrò il colonnello Frantisek Moravec, capo dello spionaggio militare ceco, dopo la sua fuga da Praga, e iniziò a frequentarlo. Il successore di Cherny, il colonnello Ivan Skliarov strinse sempre di più i rapporti con lui. Ad un certo punto Semen Kremer, un infiltrato del RU nella missione militare sovietica a Londra, presumibilmente lo assoldò e gli diede il nome in codice 'Baron'.

Murphy scrive: "*Secondo Vladimir Lota, l'arruolamento di Moravec permise al RU di reclutare non un solo agente, ma l'intera rete del servizio di spionaggio ceco.*" E poi continua: "*Il segreto più*

attentamente conservato nella stazione del RU era che alcuni membri di essa fossero penetrati in una o più di quelle organizzazioni che avevano accesso a ULTRA, nome in codice che indicava la decrittazione del traffico cifrato da ENIGMA." I sovietici avevano quindi scoperto, e senza che gli inglesi si accorgessero di nulla, il grande 'ultrasegreto' di Churchill, anche se le informazioni che provenivano dagli agenti infiltrati nel servizio segreto britannico o che ricavavano dai contatti di ULTRA non sempre erano così soddisfacenti.

Oltre che vasta, la rete europea di spie al servizio di Stalin era anche molto efficiente. Eccome se lo era! Nel suo libro, Murphy dedica moltissima attenzione al ruolo che hanno avuto le spie di Stalin nel 'predire' che i tedeschi avrebbero invaso l'Unione Sovietica nel 1941. Ma non è il caso di arrivare al tardo 1940 per dare una prova dell'elevata efficienza di questo servizio: "*Nel giugno 1940 il servizio segreto militare sovietico [...] redasse due rapporti sugli eventi che accadevano in Europa. Uno riguardava la visione tedesca dei successi della Wehrmacht in Francia. L'altro conteneva la prima indicazione su cosa aveva fatto Hitler dopo la sconfitta della Francia.*

Il 4 giugno 1940, Proskurov inviò il primo rapporto a Stalin. Si basava su una visita all'ambasciata tedesca da parte del Colonnello Gerhard Matske, l'inviato militare tedesco a Tokyo. [...] La fonte (di questa informazione) *fu probabilmente Gerhard Kegel (nome in codice: 'KhVS'), un esperto agente del RU, prima operante a Varsavia e ora nella Sezione Commercio dell'ambasciata tedesca. [...] Matske dichiarò di essere stato colpito dalla velocità e dalla potenza con la quale le unità tedesche erano avanzate nei Paesi Bassi e nella Francia, da come fecero perdere l'equilibrio alle truppe Alleate. Accennò all'uso delle truppe aviotrasportate e paracadutiste per la conquista dell'aeroporto di Rotterdam per il rapido attraversamento del Canale Alberto. [...]*

Due giorni dopo che Proskurov (il generale Ivan Proskurov, capo del RU fino al luglio 1940) *ebbe inviato il suo primo rapporto, ricevette il secondo, un telegramma dall'inviato militare sovietico a Sofia, il colonnello Ivan Dergachev. Inoltrava un rapporto da una fonte affidabile riguardo ai piani futuri della Germania. Secondo il rapporto, "i tedeschi aspiravano a concludere un armistizio con la Francia. L'Italia avrebbe allora militarmente minacciato la Francia e sarebbe seguita la pace. Dopo un armistizio, la Germania avrebbe, entro un mese, riorganizzato l'Esercito e assieme a Italia e Giappone, sferrato un improvviso attacco all'URSS. Lo scopo sarebbe quello di distruggere il comunismo nell'Unione Sovietica e instaurarci un regime fascista." [...] Il rapporto fu inoltrato a Stalin, Molotov e Timoshenko. Quattro giorni dopo, l'Italia dichiarò guerra alla Francia; il 22 giugno i francesi firmarono l'armistizio con la Germania e il 24 con l'Italia.*"

Il rapporto che venne presentato al generale Proskurov trova un'ulteriore prova nel fatto che già nel luglio 1940 Hitler aveva ordinato allo stato maggiore generale di rivolgere le proprie attenzioni ad est: "*Il 21 luglio 1940, in un incontro con gli ufficiali dell'Alto Comando dell'Esercito, Hitler svelò i suoi piani: "Dobbiamo occuparci della Russia." Le parole erano state pronunciate: l'accenno che Hitler aveva fatto il 13 luglio nel corso di un colloquio con il feldmaresciallo von Brauchitsch e il colonnello generale Halder, in una settimana si era trasformato in un secco ordine.*"

E, fino a qui, tutto bene. Le cose diventano spinose se si deve formulare una possibile ATL dei servizi segreti, partendo dal fatto che l'Inghilterra sia stata messa fuori gioco nell'estate del 1940.

Se si considera che i tedeschi avrebbero impiegato all'incirca due settimane per circondare virtualmente la Gran Bretagna con gli U-boot e pattugliare i principali sbocchi verso l'Atlantico, magari supportati da qualche incrociatore leggero, cacciatorpediniere o guardiacoste, e che le *Einsatzgruppen* si sarebbero insediate nelle principali città inglesi, ci sono molteplici possibilità per quanto riguarda il futuro della rete di spionaggio sovietica a Londra. È possibile che la missione militare sovietica fosse stata richiamata a Mosca così com'è altrettanto possibile che fosse rimasta a Londra, in contatto non più con il Gabinetto di Churchill ma con il governo fantoccio tedesco. Se fosse rimasta, diventa assai complicato predire un futuro per gli agenti sovietici infiltrati nel SIS, dal momento che gli inglesi non avrebbero permesso che i centri nevralgici del loro servizio segreto cadessero in mano ai tedeschi.

Un altro problema riguarda la questione di ULTRA: i britannici avrebbero avuto il tempo di distruggere tutte le prove di ULTRA e questo i sovietici lo sapevano. Tuttavia, non sapevano come decodificare i messaggi criptati dalle macchine Enigma in quanto non erano mai entrati in contatto con una di esse. Un colpo basso al RU sarebbe derivato dal fatto che Rudolf Hess non avrebbe mai compiuto la sua missione quasi suicida in Inghilterra e quindi sarebbe rimasto al suo posto, a meno che non fosse deceduto di morte naturale. In questo caso, gli storici che associano la figura di 'Werther' a quella di Martin Bormann troverebbero pane per i loro denti ma non potrebbero certamente affermare che, senza di lui, Stalin non avrebbe più ricevuto informazioni economico-militari sulla Germania.

È da tenere in considerazione, però, il fatto che 'Werther' iniziò a trasmettere dal gennaio 1943, e cioè poco dopo che il controspionaggio dell'Abwehr facesse saltare l'organizzazione dell'Orchestra Rossa. Per di più, oggi sappiamo che 'Werther' non era l'unica fonte che trasmetteva a 'Lucie'. Lo attesta un documento trovato in rete della *CIA Historical Rewiew Program* di un autore il cui nome, per motivi di sicurezza, preferisco omettere: "*Dei 332 messaggi da 'Dora' a 'Direktor' [...], 'Werther' è la fonte di 69, 'Teddy' di 31, 'Olga' di 26 e 'Anna' di 11. Queste quattro fonti probabilmente non erano le uniche che trasmettevano a 'Lucy'; 'Lucy' non era l'unica fonte che trasmetteva a 'Sissi'; e 'Sissi' non era il solo agente che incanalava le relazioni dalla propria rete a Rado. Eppure queste quattro persone produssero il 42.5% del traffico totale dalla Svizzera a Mosca.*"

Non è da dimenticare, inoltre, anche la presenza sul suolo britannico non tanto delle *Einsatzgruppen*, quanto dei membri del controspionaggio dell'Abwehr, che sicuramente avrebbero dato la caccia agli agenti stranieri che non fossero riusciti a fuggire in tempo.

Il ruolo e l'efficacia del controspionaggio tedesco sono altrettanti argomenti che si potrebbero approfondire, ma non essendo un esperto in materia né possedendo materiale a sufficienza mi limiterò a fare un piccolo paragone: se nella OTL tra il dicembre 1941 e la fine del 1942 il controspionaggio dell'Abwehr riuscì a individuare, a catturare, e in certi casi convertire, gli agenti segreti, inclusi quelli dell'Orchestra Rossa che operavano in Germania, nella nostra ATL è probabile che gli sforzi del controspionaggio si fossero concentrati fin da subito, cioè fin dalla fine delle ostilità, per dare la caccia alle spie sovietiche, ritenendole ormai le uniche in attività sul suolo europeo. Certo, sarebbe stata una bella caccia, vista l'estensione della rete di spionaggio militare dell'URSS! La mia, però, rimane pur sempre una supposizione.

Ben diverso è, invece, l'atteggiamento, da me ipotizzato, che Stalin avrebbe avuto di fronte a tutti i rapporti dei suoi agenti sullo spostamento delle truppe della Wehrmacht nell'Europa occupata e, più in generale, sulle intenzioni della Germania.

Nella OTL il dittatore sovietico iniziò a ricevere informazioni riguardo a un possibile attacco tedesco già nell'autunno del 1940. Si trattava di messaggi che, in generale, indicavano un'invasione nella primavera del prossimo anno (il 1941). Nel gennaio del nuovo anno, rapporti sempre più dettagliati raggiungevano gli occhi di Stalin: relazioni parlavano dello spostamento di grandi unità della Luftwaffe nei campi d'aviazione in Polonia, del trasferimento di uomini e mezzi e dell'imminente attacco che sarebbe stato sferrato tra il 10 e il 20 maggio. Quando Hitler occupò la Jugoslavia, dovette rimandare l'invasione di cinque settimane, dal 15 maggio al 22 giugno. La notizia di questa posticipazione arrivò in tempo record. Che sia chiaro: Stalin riceveva informazioni sempre più allarmanti anche dalle missioni inglesi, oltre che dalle spie in svizzera che avevano contatti con il SIS, e dall'ambasciatore americano a Mosca! Chi afferma che Stalin fosse 'cieco e sordo quando la tempesta lo colse *improvvisamente* all'alba del 22 giugno', non racconta la verità. La prova? Ecco due messaggi che il dottor Richard Sorge, addetto stampa all'ambasciata tedesca a Tokyo, trasmise a Mosca rispettivamente il 15 maggio e il 13 giugno 1941: "*La Germania inizierà la guerra contro l'URSS approssimativamente il 20 giugno. L'ultima data più recente – attorno al 23*"; "*Ripeto: nove Armate con un effettivo di 150 divisioni inizieranno l'offensiva all'alba del 22 giugno 1941.*"

Il dottor Sorge fu la spia che salvò Mosca dall'occupazione e dalla distruzione totale: grazie alle sue informazioni riguardo ai piani giapponesi di muovere guerra contro gli Stati Uniti e puntare ver-

so sud, permise a Stalin di spostare, dall'Estremo Oriente alla regione di Mosca, dalle 8 alle 10 divisioni di fucilieri, assieme a più di 1.000 carri armati e 1.000 aerei e di iniziare il 5 dicembre 1941 la controffensiva d'inverno. È proprio il caso di dire che Sorge fu l'uomo che svolse il compito di un'intera Armata!

Ma quale fu la reazione di Stalin di fronte a tutti codesti avvertimenti, quando ancora la guerra non era scoppiata? Semplice: li dichiarava falsi, intenti a fargli fare qualche mossa che agli occhi di Hitler sarebbe potuta essere interpretata come un pretesto per attaccare l'Unione Sovietica.

Il libro di Murphy è colmo di esempi del genere: a volte, dopo aver letto la traduzione del comunicato, Stalin ordinava di rispondere all'informatore di smetterla di inviare false informazioni; altre volte, invece, scriveva direttamente sopra il messaggio, a caratteri cubitali la parola 'falso' o 'falsa informazione'. Come già messo in evidenza in precedenza, e come molte fonti confermano, Stalin era convinto fino all'osso che Hitler avrebbe chiuso la partita con l'Inghilterra prima di rivolgere le sue attenzioni all'Unione Sovietica. Partendo da questo punto, è possibile ipotizzare la reazione del dittatore rosso nella nostra ATL: l'ordine di Hitler di trasferire truppe ad est sarebbe stato sicuramente intercettato e trasmesso a Mosca. Questa volta, è molto probabile che Stalin avrebbe dato ascolto ai suoi informatori e avrebbe dettato istruzioni di conseguenza.

Se Hitler avesse deciso di aggredire l'Unione Sovietica nel 1941, avendo sconfitto la Gran Bretagna, un ammassamento delle truppe tedesche lungo la frontiera sovietica non avrebbe potuto significare che una sola cosa agli occhi e alle orecchie di Stalin. Se si considera, inoltre, la mancata rivolta di Belgrado, allora è probabile che il giorno X per l'Operazione Barbarossa fosse proprio il 15 maggio 1941. Come avrebbe reagito Stalin di fronte alla notizia che Hitler lo avrebbe attaccato *nella primavera del 1941?* E se invece i tedeschi avessero giocato all'inverso, preparando sbarramenti difensivi nella Polonia orientale e usando come manovra di depistaggio l'ipotesi che avrebbero attaccato l'Unione Sovietica? Avrebbero i due schieramenti fatto ricorso a 'misteriosi incidenti di frontiera' per fornire un *casus belli* per fare la guerra? Avrebbe Hitler attaccato ancora l'Unione Sovietica, conscio che ormai non aveva più dalla sua l'effetto sorpresa? Oppure sarebbe stato Stalin a coglierlo di sorpresa, approfittando del fatto che lui sarebbe stato occupato a consolidare i territori conquistati? In guerra, il ruolo degli informatori è importantissimo. Un messaggio intercettato, inviato al Comando Supremo, tradotto e ben interpretato, può capovolgere le sorti di un intero conflitto. L'episodio del dottor Sorge ne è la prova. Tuttavia c'è bisogno che il destinatario di quel messaggio *si fidi* della fonte che l'ha trasmesso e agisca di conseguenza. Certamente a Stalin avrebbe fatto davvero comodo sapere quando i tedeschi lo avrebbero attaccato e gli avrebbe fatto ancora più comodo la notizia che l'agguerrito Giappone non avrebbe preso seriamente in considerazione gli inviti della Germania a entrare in guerra contro l'Unione Sovietica. Ma sarebbe bastato sapere se e quando la Wehrmacht avrebbe oltrepassato il confine? Ho detto prima che in guerra il ruolo degli agenti segreti è *importantissimo*, ma questo non implica che sia *fondamentale*. Il ruolo svolto dal servizio segreto militare è una condizione *necessaria* alla pianificazione di qualsiasi operazione militare, ma non è *sufficiente*.

A questo punto entra in gioco il secondo fattore importante, ovvero il rapporto delle forze in campo, dove con il termine rapporto si indica un paragone tra la Wehrmacht e l'Armata Rossa sotto un punto di vista quantitativo e qualitativo delle tre grosse Armi: la Marina, l'Aviazione e l'Esercito.

Un confronto tra la Kriegsmarine e la Marina da guerra sovietica quali risultati potrebbe dare nell'esito delle operazioni nel Baltico e nel Mar Nero? Basandomi sulle cifre di questa ATL, la Kriegsmarine sarebbe uscita dalle operazioni navali contro la Gran Bretagna con le seguenti perdite: 11 cacciatorpediniere, 9 U-boot, una dozzina o più di S-boot e almeno una cinquantina di navi minori tra civili e militari. Per di più, ci sarebbero state 1 portaerei, 1 corazzata e 2 incrociatori da battaglia da riparare, mentre nei porti tedeschi avrebbero fatto il loro ingresso i 'bottini' sottratti alla Royal Navy: 1 incrociatore pesante, 2 incrociatori leggeri, 4 cacciatorpediniere, senza poi contare l'immensa quantità di naviglio che sarebbe caduto in mano ai tedeschi quando questi si fossero spinti fino in Scozia.

Per preparare la Wehrmacht in vista di un'imminente guerra contro l'URSS, non sorprenderebbe se, con le immense risorse, umane e naturali, ora a disposizione della Germania, le richieste dei vertici militari, industriali ed economici fossero state esaudite con la mobilitazione generale dei territori occupati. Scrivono Showalter e Deutsch: "*Senza il duraturo problema di continuare la guerra con l'Inghilterra, i talenti amministrativi del Reich sarebbero in una posizione migliore per consolidare le conquiste del 1940. Questo processo sarebbe stato senza dubbio assai facilitato dalla maggiore cooperazione risultante dai trionfi della Germania a Occidente. Non avendo alcun altro luogo a cui rivolgersi, i governi clientelisti e le amministrazioni locali si sarebbero concentrati sul riconciliamento con i loro nuovi padroni*."

Poiché mi pare opportuno che, in questa ATL, si possa parlare di 'potenziale industriale europeo', una buona fetta di questo PIE sarebbe stata allocata alla Kriegsmarine, ma che i suoi dirigenti l'avessero sfruttato al meglio "*questo è del tutto discutibile*" scrivono sempre Showalter e Deutsch. "*Con tutto il rispetto per la Marina, l'ambizioso piano di Dönitz per una flotta di sottomarini sarebbe stato, con la fine del blocco britannico, più che mai subordinato al sogno di Reader – e di Hitler – di avere una flotta di superficie invidiabile, specialmente in vista dell'ormai prossimo confronto con gli Stati Uniti, per la supremazia nell'Atlantico.*"

Con questo non bisogna pensare che i vertici dell'OKM o Hitler avessero intenzione di tirare fuori il Piano Z (cfr. Appendice 1 per maggiori informazioni) e mettersi ad ampliare la flotta. Sarebbe stato troppo costoso non tanto per le risorse quanto più in termini di tempo. Assai più semplice sarebbe stato ricorrere ad una 'modernizzazione', alla tedesca, delle navi francesi che gli invasori avrebbero trovato nei porti inglesi: 2 corazzate obsolete, 2 cacciatorpediniere e 8 torpediniere a Portsmouth e Plymouth e le navi di stanza ad Alessandria d'Egitto (anche se queste è più probabile che fossero già finite sotto il controllo della Regia Marina), così come sarebbe stato più semplice portare a termine le costruzioni della corazzata *Duke of York*, a Portsmouth. Facendo buon uso del potenziale umano qualificato presente in Germania, Francia e Gran Bretagna, sfruttando i cantieri navali delle medesime tre nazioni, finanziando adeguatamente le spese e facendo iniziare i lavori al più presto possibile, entro il maggio del 1941, i tedeschi sarebbero riusciti a riparare in parte le quattro navi della Kriegsmarine, a realizzare 5 cacciatorpediniere nuovi di zecca assieme a nuovi U-boot, a ultimare la *Duke of York*, a rimettere in sesto i 4 cacciatorpediniere britannici e a 'modernizzare' il resto della flotta tedesca, dotando tutte le navi in servizio della Kriegsmarine degli ultimi ritrovati della tecnologia nel campo delle onde radio.

In previsione della guerra con l'Unione Sovietica, probabilmente Raeder avrebbe concentrato le eccellenze della Kriegsmarine nel Baltico, lasciando qualche nave di superficie con almeno il 70% degli U-boot nei porti francesi e inglesi, a pattugliare l'Atlantico settentrionale, onde evitare brutte sorprese dalle navi della Royal Navy che avessero tentato di forzare quella barriera. È probabile che a essi si fossero unite formazioni di sommergibili italiani, mentre una piccola parte della flotta di superficie del Duce avrebbe potuto pattugliare la costa del Marocco e l'ingresso di Gibilterra. Il grosso delle imbarcazioni leggere sarebbe stato trasferito, invece, nei porti Bulgari e Romeni, dove si sarebbe unito con la Regia Marina Romena forte di 4 cacciatorpediniere, 3 navi scorta, 8 siluranti, 3 cannonieri, 1 sottomarino più incrociatori ausiliari e imbarcazioni minori. Non è da escludere, fin dal 1941, la presenza di navi di piccolo tonnellaggio della Regia Marina, come accadde a partire dall'aprile del 1942. E, qualora i plenipotenziari tedeschi fossero riusciti a convincere la Turchia a chiudere un occhio al passaggio di navi da guerra di grosso tonnellaggio attraverso il Bosforo (ricordo che lo Stretto dei Dardanelli era chiuso al traffico navale in base a un trattato internazionale), non stupirebbe la presenza di qualche incrociatore e qualche nave da battaglia nel Mar Nero, pronti a stuzzicare i convogli sovietici tra Odessa, Sebastopoli, Kerch, Tuapse e Novorossik.

La situazione della Marina Sovietica, prendendola in questa ATL, non sarebbe stata brillante né tantomeno distante dalla sua situazione nella OTL. Dopo aver passato varie peripezie, nel 1941, la Marina Sovietica appariva divisa in quattro Squadre: del Baltico, del Mar Nero, del Nord e del Pacifico. La Flotta del Baltico avrebbe contato 2 corazzate, 2 incrociatori, 19 cacciatorpediniere, 65 sommergibili, 48 torpediniere e naviglio minore, tutte le navi mercantili e da guerra requisite alla Lituania, alla Lettonia e all'Estonia assieme a 656 aerei; la Flotta del Mar Nero avrebbe visto in-

quadrati 1 corazzata, 4 incrociatori, 1 incrociatore usato come nave d'addestramento, 2 cacciatorpediniere pesanti, 17 cacciatorpediniere (3 dei quali si trovavano, il 22 giugno, in addestramento o stavano per essere ultimati), 44 sommergibili, 5 cannoniere, 15 dragamine, 24 dragamine ausiliari, 76 torpediniere, 48 cacciasommergibili, 651 aerei e numerosissime unità ausiliarie (come la petroliera *Grosnij*), da trasporto, da scorta e da pattugliamento.

Certamente, la Marina da guerra Sovietica non sarebbe stata un avversario da sottovalutare, specialmente nelle operazioni nel Mar Nero, ammesso che i comandanti in capo fossero stati in grado di assolvere doverosamente i loro compiti.

Sebbene l'idea generale del commissario Nikolay Kuznetzov fosse quella di avere delle squadre navali aggressive, la dottrina generale che imperversava in tutta la gerarchia era quella della difesa costiera, prestando particolare attenzione alla protezione di tutta la fascia del litorale che sarebbe stata esposta a incursioni navali nemiche qualora l'Armata Rossa fosse avanzata in territorio ostile o viceversa: la flotta baltica si sarebbe impegnata con delle azioni di disturbo a rallentare l'avanzata del nemico lungo il litorale. Prova evidente di questa teoria, nella OTL, è l'episodio della corazzata *Marat* che, con i suoi cannoni da 305 mm, riuscì a tenere i tedeschi lontani da Oranienbaum per tutto il periodo dell'assedio.

Quindi, qualora fossero scoppiate le ostilità, è molto probabile che nel Baltico le unità della Kriegsmarine sarebbero passate subito all'offensiva e che non si sarebbero fossilizzate principalmente nella posa di vasti campi minati. Le cose sarebbero cambiate? Beh, certamente la presenza di almeno 1 corazzata, 1 corazzata tascabile, 1 portaerei e 3 incrociatori avrebbe permesso ai tedeschi di sveltire a loro favore numerosi scontri: il 23 giugno l'incrociatore russo *Maksim Gorkiy* che andò a urtare una mina navale da 250 chili nel campo minato *Apolda*, nel Golfo di Riga, sarebbe potuto essere finito rapidamente da qualche colpo ben piazzato dalle navi tedesche. Va ricordato che le navi della Marina da guerra Sovietica non possedevano aggeggi tecnologici tali da migliorarne le prestazioni nei combattimenti o negli avvistamenti. La Kriegsmarine avrebbe potuto anticipare sul mare l'avanzata delle truppe via terra, prevenendo così le evacuazioni dei porti di Liepaja, Ventsplis, Daugavriga e Riga in Lettonia e Pärnu in Estonia. Anticipando la caduta di Tallinn e con delle adeguate ricognizioni, le grosse navi da guerra avrebbero toccato l'apice delle vittorie, se fossero giunte al largo del porto quando i russi fossero stati in procinto di iniziare le manovre di evacuazione. Sarebbe stata la Dunkerque del fronte orientale! Un forte contingente navale di supporto nel Baltico avrebbe reso l'occupazione dell'arcipelago estone ancora più facile, forse ripetendo in scala ridotta un 'Leone Marino' contro l'Armata Rossa. Per concludere le vittorie nel Baltico, un'ipotetica flotta composta dalla portaerei *Peter Strasser*, dalla corazzata *Tirpitz*, da quella tascabile *Lützow*, dagli incrociatori pesanti *Blücher* e *Admiral Hipper* e da quello leggero *Dresden*, dalle corazzate obsolete *Schlesien* e *Schleswig-Holstein* nonché da una vasta gamma di unità minori, come navi appoggio, dragamine, posamine, cacciatorpediniere e quant'altre, avrebbe potuto annientare la Flotta del Baltico, possibilmente in cooperazione con la Luftwaffe operante dall'entroterra. Date le sconfitte delle settimane precedenti, è molto improbabile che il vice ammiraglio Vladimir Tributs, comandante della flotta baltica, avrebbe lasciato che le poche navi da guerra rimaste avessero intrapreso un'azione offensiva, rischiando di non fare più ritorno. Tuttavia, i tedeschi, con un'incursione notturna per verificare ancora una volta l'efficacia dei radar o in un attacco combinato bombardieri-sommergibili, avrebbero prima o poi fatto colare a picco la flotta avversaria. Senza più questo problema, la Kriegsmarine nel Baltico avrebbe allora fornito tutto il suo appoggio alle truppe di terra, le quali non avrebbero certo detto di no al fuoco dei grossi calibri per conquistare la città che portava il nome di colui che aveva dato inizio alla rivoluzione bolscevica.

Nel Mar Nero, la presenza di almeno 12 o 15 U-boot costieri, assieme alla Regia Flotta Romena, alle S-boot, alle torpediniere, a qualche cannoniera aggiuntiva della Kriegsmarine e magari anche a una squadra di siluranti italiane (MAS), avrebbe impedito ai convogli, che permettevano ai russi di rifornire la città di Odessa, assediata dalla 4ª Armata romena, di passare facilmente e tutti i tentativi sovietici di portare rinforzi via mare sulla Crimea avrebbero incontrato una seria opposizione. Se si tiene in considerazione l'appoggio che le unità speciali della Luftwaffe avrebbero fornito alle navi

alleate, allora è probabile che la supremazia navale nel Mar Nero sarebbe passata nel giro di pochi mesi all'Asse.

I russi difficilmente avrebbero evacuato l'Armata che difendeva Odessa, Sebastopoli sarebbe potuta capitolare già durante il primo tentativo di attacco e Stalin avrebbe costretto le navi di superficie della flotta a starsene al riparo nei porti, soggiogato dalla sua *paura degli Stuka*.

Qualora la Turchia avesse permesso alla flotta italo-tedesca di entrare nel Mar Nero passando attraverso lo Stretto dei Dardanelli, allora anche lì sarebbero stati sufficienti 1 corazzata e 4 o 5 incrociatori tedeschi assieme a qualche cacciatorpediniere italiano per forzare la flotta sovietica del Mar Nero a uscire in combattimento e battersi fino all'ultimo uomo oppure per mandarla a baciare i fondali con il supporto dell'aviazione.

Non bisogna, però, coprire l'altra faccia della medaglia. La strategia che i vertici della Kriegsmarine avrebbero dovuto adottare in entrambi i teatri d'operazione sarebbe stata dettata dalle limitazioni tecniche delle navi stesse. Più che limitazioni, oserei parlare di difetti: le grosse navi da guerra (faccio riferimento alla *Tirpitz* e probabilmente anche alla *Hindenburg* e alle portaerei) tedesche consumavano carburante in una maniera strepitosa! Se la Germania fosse riuscita a stringere degli accordi commerciali con l'Iraq indipendente, forse le cose si sarebbero leggermente sistemate. Ma dal momento che non si crea un oleodotto fino alla costa sul Mediterraneo da un giorno all'altro, Raeder avrebbe dovuto mettere a punto una strategia per limitare il più possibile il consumo di carburante, una risorsa che l'Heer e la Luftwaffe avrebbero richiesto continuamente in quantità maggiore per far muovere un numero sempre più grande di veicoli e aerei.

Qualora la Germania fosse stata la nazione attaccante, la Kriegsmarine avrebbe potuto lanciare una serie di piccole ma letali incursioni contro i convogli sovietici, in particolare nel Baltico, facendo affidamento alle informazioni provenienti dai ricognitori o dagli eventuali U-boot 'appostati'.

Se, invece, fosse stata l'Armata Rossa ad avanzare, i combattimenti nel Baltico si sarebbero svolti attorno alle prime settimane del conflitto, con un paio di scontri di grandi dimensioni tra le due flotte. Certamente la Kriegsmarine sarebbe stata avvantaggiata dalla superiorità aerea (visto che l'Aviazione della Marina sovietica operava esclusivamente da basi sulla terraferma) e dalla possibilità di operare anche nell'oscurità. Anche nel Mar Nero la Marina sovietica avrebbe supportato una probabile avanzata dell'Armata Rossa in territorio romeno (dando per scontato che la quantità di truppe tedesche in Romania sarebbe stata minima) pur dovendo vedersela con l'agguerrita flotta dell'Asse. Basando le operazioni nella nostra ATL su come andarono i fatti realmente, è probabile che solo un intervento decisivo della Luftwaffe avrebbe potuto assestare un duro colpo alla Flotta sovietica operante nel Mar Nero, mentre la Regia Marina Romena, gli U-boot, le torpediniere, le MAS italiane e tutte le altre navi da guerra di piccolo tonnellaggio avrebbero potuto infastidire i convogli di rifornimento e le truppe dai porti orientali a Odessa e Sebastopoli.

Va da sé che, se l'Italia non fosse entrata direttamente in guerra contro l'Unione Sovietica, il Comando della Regia Marina avrebbe deciso di cedere solamente i motoscafi, permettendo ai marinai tedeschi di impratichirsi con i nuovi mezzi nelle basi nazionali (come avvenne a partire dal gennaio del 1943).

Ben diverso è il rapporto che si può tracciare mettendo sullo stesso piano le due Aviazioni militari. La Luftwaffe, che usciva vittoriosa dalla Battaglia d'Inghilterra, avrebbe dimostrato ancora una volta alla Wehrmacht quanto fosse fondamentale l'arma aerea per supportare l'avanzata delle truppe motocorazzate e facilitarne lo sfondamento delle difese nemiche. Gli scontri nei cieli della Manica, dell'Inghilterra meridionale e, seguendo la nostra ATL, anche nel Mare del Nord, avrebbero, però, messo in luce, da un lato, i difetti che i tecnici e i progettisti dell'Aeronautica tedesca avrebbero dovuto risolvere e, dall'altro, i punti di forza sui quali si sarebbe dovuto fare più pressione.

La necessità di incrementare il raggio d'azione dei caccia tedeschi forse avrebbe accelerato il design di serbatoi attaccati a gondole sub-alari o ventrali e dato vita a nuovi modelli di Bf-109, come il modello E-7, o direttamente alla versione F.

I limiti degli stessi Bf-109 a confronto con gli Spitfire avrebbero stimolato la produzione del nuovo caccia tedesco, il Focke-Wulf Fw 190 che sarebbe senza dubbio entrato in servizio già

nell'inverno 1940-41, tenendo sempre conto dell'ormai smisurato potenziale industriale al servizio del Reich.

La grande vulnerabilità degli Ju-87 non sarebbe mai venuta a galla senza le elevate perdite di apparecchi che la Luftwaffe ebbe nella OTL e perciò è accettabile l'ipotesi che, come conseguenza in questa ATL, i tedeschi non avessero prestato molta attenzione nell'aumentarne la corazzatura. In virtù degli scontri antinave avvenuti nella Manica, è invece credibile che avessero cercato di migliorarne le prestazioni in vista di ulteriori impieghi di questo aereo contro bersagli navali, ingrandendone il carico di bombe e introducendo un nuovo motore (anticipando cioè la versione D al 1941, invece che al 1942 ma ancora con una singola mitragliatrice in coda per la difesa a ore sei). Le stesse considerazioni effettuate sui Bf-109 e sugli Stuka vanno altresì indirizzate verso velivoli adottati presso i *Trägergruppen*, in questo caso cercando, magari, di migliorare le prestazioni dei velivoli durante le fasi di atterraggio sulle portaerei.

Sempre riguardo agli scontri navali nel Mare del Nord, i tedeschi avrebbero portato avanti con più vigore la progettazione e la realizzazione degli aerosiluranti, andando a sostituire gli ormai obsoleti biplani He-59 e He-115 con i più moderni He-111 e, forse, avrebbero studiato un modello di aerosilurante monoplano più avanzato del Fi-176 da riservare esclusivamente alle formazioni dei *Trägergruppen*. I limiti dei Do-17 e degli stessi He-111 come bombardieri convenzionali, la ridotta capacità di bombe o la scarsa velocità, avrebbero, forse, convinto i vertici militari della Luftwaffe a impiegare tali velivoli esclusivamente come bombardieri tattici, puntando sui nuovi modelli di bombardieri strategici (il Do-19 A-4 e il supposto Do-319) e sugli Ju-88.

Portare avanti tutte queste migliorie, quindi ritirare dal servizio gli aerei obsoleti, introdurre quelli nuovi e addestrare i piloti all'uso di quelli, avrebbe richiesto tempo e risorse. Giacché il primo era un lusso che i tedeschi non avrebbero potuto concedersi in vista di un conflitto armato con l'URSS nella primavera del 1941, mobilitare l'industria aeronautica, e in generale quella bellica, nei territori occupati sarebbe stata l'unica alternativa possibile. Adottando misure drastiche e facendo un ampio uso della politica del terrore delle SS e delle *Einsatzgruppen*, dove presenti, i tedeschi avrebbero rimesso in sesto gli impianti industriali in Francia e Gran Bretagna, preparandoli ad accontentare le richieste belliche della Wehrmacht. Specialmente nelle isole britanniche, i conquistatori avrebbero fatto di tutto e di più per tenere impegnata fisicamente la popolazione, sfruttando la manodopera anglosassone per ricostruire tutto ciò che la guerra aveva distrutto e che ora sarebbe servito ai tedeschi: infrastrutture, porti, cantieri navali, campi d'aviazione e industrie. Lavori che avrebbero potuto protrarsi piuttosto a lungo nel tempo. Una mobilitazione completa dell'industria britannica, ricostruita e perfettamente funzionante, avrebbe potuto far sentire i suoi effetti solamente nella primavera del 1941, più o meno seguendo gli stessi metodi e, quindi, la stessa durata temporale, della mobilitazione dell'industria polacca.

Parlando di produzione aeronautica, bisogna a questo punto evidenziare l'abissale differenza numerica che si sarebbe venuta a creare alla vigilia del conflitto nazi-sovietico.

Nella OTL, la Luftwaffe schierava alla fine del mese di giugno un gran numero di aerei. Non ho voluto precisare l'esatta quantità di aerei sul fronte orientale perché tutte le fonti da me consultate sono assai divergenti fra loro. Nel libro *Black Cross Red Star – The Air War Over the Eastern Front Volume 1: Operation Barbarossa, 1941* di Christer Bergström e Andrey Mikhailov, si parla di 4.389 aerei dei quali 2.598 erano da combattimento e 1.939 di essi erano operativi: 929 bombardieri, 793 caccia, 376 cacciabombardieri, 70 distruttori (Bf-110), 102 ricognitori, e 60 aerei da attacco al suolo (Hs-123), più 200 caccia nella riserva e 60 velivoli di vario tipo. Il volume di Cajus Bekker, *The Luftwaffe War Diaries*, riporta che il 22 giugno erano schierati 1.945 aerei (il 61% della Luftwaffe in totale), dei quali erano in servizio 510 bombardieri, 290 cacciabombardieri, 440 caccia monomotori, 40 caccia bimotori e 120 ricognitori.

Infine Williamson Murray, nel libro *Strategy for Defeat – The Luftwaffe 1939-1945*, riporta la seguente tabella:

Effettivi della Luftwaffe

	11-05-40	21-06-41
Ricognitori a corto raggio	335	440
Ricognitori a lungo raggio	322	393
Caccia monomotore	1.356	1.440
Caccia notturni	/	263
Caccia bimotore	354	188
Bombardieri	**1.711**	**1.511**
Cacciabombardieri	414	424
Aerei da attacco al suolo	50	/
Costieri	240	223
Totale	**4.782**	**4.882**

Al di là del fatto che le cifre siano divergenti, guardando questa tabella salta subito all'occhio una cosa, che mi sono permesso di evidenziare: i tedeschi attaccarono l'Unione Sovietica con 200 bombardieri in meno rispetto a quando mossero guerra contro Paesi Bassi e Belgio. Questa è una chiara dimostrazione che la produzione di bombardieri, nel corso del 1940, non si era dimostrata in grado di far fronte alle elevate perdite subìte tra il 10 maggio 1940 e il 22 giugno 1941. Suddette perdite sono da ricercarsi non soltanto nella Battaglia d'Inghilterra, che ebbe un grosso impatto negativo sul morale dei piloti, degli equipaggi e del personale di terra della Luftwaffe, ma anche in tutti gli abbattimenti verificatisi in altri contesti di guerra: il conflitto in Jugoslavia, il teatro del Mediterraneo e la sanguinosa vittoria a Creta, che costò soprattutto in termini di aerei da trasporto Ju-52.

Facendo, invece, i conti con le perdite complessive della Luftwaffe tra il 5 giugno e il 6 agosto 1940, usando cioè come riferimento la somma di tutti gli abbattimenti indicati nel romanzo, i tedeschi persero 41 ricognitori (Do-17 P), 436 caccia (Bf-109 e Bf-110) e 304 bombardieri (He-111, Ju-87, Ju-88 e Do-17), stimando 40 caccia distrutti tra la notte dell'invasione aerea e il giorno dello sbarco stesso e 30 ricognitori durante le operazioni aeree e terrestri in Gran Bretagna. Non vanno, inoltre, assolutamente dimenticati gli aerei abbattuti o distrutti tra il 10 e il 28 maggio: una cifra pari a 1.249 apparecchi. Anche se nella narrazione non è stato esplicitato, è possibile stimare una perdita complessiva di 320 aerei da trasporto Ju-52, 244 nella campagna di maggio e dei restanti 76 durante le operazioni in Gran Bretagna. Quindi, in totale, 2.350 apparecchi abbattuti, distrutti o gravemente danneggiati durante il conflitto sul fronte occidentale.

Tirando le somme, invece, sulla sola produzione aeronautica nel trimestre aprile-maggio-giugno, le cifre salgono a 1.595 caccia e 1.725 bombardieri, a cui bisogna ancora aggiungere un ipotetico picco massimo di 730 caccia, 812 bombardieri nel mese di luglio e di circa 930 aerei da trasporto (780-800 Ju-52, 50-60 Ju-90 e 100-110 Fw 200 Condor), per un totale di 5.792 aerei in totale. Facendo la differenza tra il totale della produzione e il totale delle perdite, si ottiene il totale degli effettivi rimasti alla Luftwaffe alla fine del conflitto, cioè 3.442. Considerando come aerei operativi un 60% del totale, ecco che 2.065 velivoli avrebbero potuto alzarsi in volo alla fine delle ostilità, una cifra piuttosto ragionevole, se si ricorda che solo il 18 luglio vennero impiegati 2.281 aerei e che suddetto numero *esclude* tutte le tipologie di velivoli non combattenti.

Dovendo sacrificare parte dell'industria aeronautica nazionale alla produzione di prototipi e di aerei non legati al combattimento diretto ma dovendo anche rimettere in moto quella britannica, è difficile fare anche solo una previsione del numero di velivoli che la Germania avrebbe potuto scagliare contro l'Unione Sovietica nel maggio 1941. Bisogna valutare tutta una serie di variabili, come l'alleggerimento dei turni di lavoro per gli operai tedeschi (che senso avrebbe avuto, infatti, co-

stringerli a continuare la produzione 24 ore su 24 quando ormai la guerra era finita?), un'ipotetica fabbricazione di 581 caccia e 629 bombardieri nel mese d'agosto, l'espansione del numero degli stabilimenti responsabili per i bombardieri quadrimotori e, quindi, tutti i problemi correlati al loro funzionamento e alla manodopera, il numero di aerei riparati nelle officine, la necessità di trasferire materie prime in Gran Bretagna, qualora quelle presenti sul territorio si fossero rivelate insufficienti, la raffinazione e il miglioramento del sistema d'addestramento per formare non più 800 ma forse 1.000 piloti al mese, gli incidenti che sarebbero avvenuti durante i collaudi dei nuovi aerei, la mobilitazione generale dell'industria britannica, non soltanto nei territori occupati militarmente dagli invasori ma anche in quelli amministrati dal governo collaborazionista etc… l'elenco potrebbe ancora continuare. Perciò, è possibile effettuare solamente una *stima* della tipologia di aerei che sarebbero stati schierati lungo il fronte orientale alla vigilia dello scontro:

Ipotetici effettivi della Luftwaffe

	1 settembre 1940	15 maggio 1941
Ricognitori a corto raggio	381	498
Ricognitori a lungo raggio	359	567
Bombardieri a lungo raggio	43	284
Bombardieri a medio raggio	2.675	3.218
Cacciabombardieri	590	974
Aerei da attacco al suolo	52	91
Caccia monomotore	2.380	3.157
Caccia bimotore	389	641
Caccia notturni	0	0
Trasporti di media capacità	1.092	1.735
Trasporti di larga capacità	196	249
Pattugliatori marittimi a lungo raggio	24	128
Aggregati alla Kriegsmarine	217	324
Idrovolanti posamine	119	142
Idrovolanti da soccorso	57	64
Totale	**8.574**	**12.072**

Sebbene una cifra così elevata possa a prima vista apparire esagerata, in realtà non lo è. Può essere un po' fantasioso ma se si trova il totale di aerei, combinando i dati di Murray con la percentuale fornitaci da Bekker, ecco che la Luftwaffe avrebbe potuto avere 8.003 aerei schierati sul fronte orientale, se non ci fosse più stato il conflitto con l'Inghilterra. Infatti, ciò avrebbe permesso lo spiegamento totale delle forze lungo il fronte orientale e la differenza di 3.498 aerei è del tutto accettabile, nelle condizioni di questa ATL, considerando anche i 2.840 aerei tedeschi di vario tipo che furono abbattuti durante la Battaglia d'Inghilterra tra l'agosto 1940 e il marzo 1941. Bisogna allora considerare ancora un fattore: il 15 maggio 1941 il totale degli aerei da combattimento che la Luftwaffe avrebbe potuto schierare (esclusi i bombardieri a lungo raggio, i *Gruppen* della Kriegsmarine e gli aerei da attacco al suolo) ammontava a 7.990 velivoli. Considerando accettabile il 78% del totale (un 10% in più se paragonato alla OTL) come aerei operativi, ecco che i tedeschi sarebbero entrati in guerra contro l'Unione Sovietica con 6.232 apparecchi da combattimento (un valore assai più elevato rispetto a quello ufficiale della OTL) e, se si considera la superiorità tecnologica degli aerei tedeschi e quella tattica ed elastica della linea di comando, delle tecniche ormai ampiamente sperimentate tra la guerra civile spagnola e la fine del conflitto con l'Occidente e del morale alle stelle sia degli equipaggi che del personale di terra della Luftwaffe, si può formulare una prima ipotesi riguardante uno scenario immaginario della guerra aerea tra Germania e Unione

Sovietica. Naturalmente, i tedeschi non sarebbero scesi in campo con tutti quegli aerei ma ne avrebbero mantenuti almeno 1.000 nella riserva, in maniera da rimpiazzare rapidamente le perdite, cosa che nella OTL non avvenne per una scarsità di apparecchi e per via di un'errata impostazione della produzione aeronautica.

Due piccole osservazioni sulla tabella della nostra ATL sono necessarie per spiegare certe cifre. Un elevato numero di aerei ricognitori, e specialmente ricognitori a lungo raggio, si spiega tenendo conto delle considerazioni effettuate in precedenza riguardo alla situazione dello spionaggio militare tedesco nell'Unione Sovietica. I ricognitori ad alta quota sarebbero stati gli unici validi strumenti dei tedeschi per raccogliere informazioni. Per di più, l'ingresso sulla scena del Do-319 avrebbe sicuramente spinto i progettisti del Dipartimento Tecnico della Luftwaffe a realizzare una versione da ricognizione del nuovo bombardiere strategico, magari sacrificando parte del vano bombe per insediare serbatoi aggiuntivi e installando al posto degli strumenti di puntamento sofisticate apparecchiature fotografiche e fotometriche.

Stimando la presenza di un centinaio di aerei nell'*Aufklärungsgruppe des Oberbefehlshabers der Luftwaffe*, Hitler avrebbe sicuramente autorizzato missioni di ricognizioni nel cuore dell'Unione Sovietica, per cercare di ottenere il maggior numero di informazioni possibili. Va da sé che se, da una parte, i Do-319 appositamente modificati sarebbero stati in grado di raggiungere gli Urali e di mostrare ai tedeschi quanto fosse vasto il sistema dell'industria sovietica mentre un accurato sistema di rotazione avrebbe preparato i piloti dei gruppi degli *Ergänzungskampfgruppen* (una possibile nomenclatura per indicare le unità di bombardieri strategici). Tuttavia è facile dedurre che sia Hitler che Göring non avrebbero creduto alla notizia che un popolo così 'primitivo' come quello russo potesse avere così tanti stabilimenti industriali: Hitler, infatti, avrebbe sottostimato l'efficacia dei Piani Quinquennali di Stalin, proprio come accadde nella realtà. Nemmeno 10.000 ricognitori pilotati dagli equipaggi più esperti della Luftwaffe sarebbero riusciti a svolgere il lavoro di 100 spie ben infiltrate nei centri nevralgici dell'Unione Sovietica. I tedeschi certamente avrebbero immortalato numerosi complessi industriali oltre i monti Urali ma le fotografie scattate da oltre 15.000 metri di quota non avrebbero di certo rivelato se quei specifici complessi industriali producessero motori per aerei o cannoni per carri armati, né quanti lavoratori impiegasse ciascun stabilimento e nemmeno a quanto ammontasse la produzione mensile di aerei. La pianificazione della guerra aerea in vista dell'Operazione Barbarossa si sarebbe basata per almeno il 90% sui rapporti dell'*Abteilung V* completamente errati. Il servizio segreto della Luftwaffe sottostimava, e avrebbe sottostimato, molti fattori che sarebbero stati decisivi per paralizzare nelle prime settimane di combattimenti l'aviazione sovietica.

La totale assenza di caccia notturni è da attribuirsi a un difetto che afflisse la Luftwaffe nella OTL e cioè la convinzione, in modo particolare da parte di Göring, che nessun aereo ostile sarebbe stato in grado di violare lo spazio aereo del Reich tedesco. Mentre la continuazione della guerra con l'Inghilterra spinse i tedeschi a realizzare la 'Linea Khammubher', un complesso sistema di avvistamento notturno elettronico collegato con una serie di aeroporti dai quali decollavano i caccia notturni, in questa ATL è logico aspettarsi che i vertici militari della Luftwaffe ritenessero i russi troppo 'arretrati' per poter condurre raid aerei sulla Germania. Per di più, la presenza di stazioni radar a lungo raggio sul confine sovietico, frutto degli studi sulle antenne catturate agli inglesi, avrebbe negato ai russi l'effetto sorpresa, qualora fossero stati loro i primi a dar fuoco alle polveri.

Infine, nella cifra dei 1.735 trasporti a media capacità (principalmente Ju-52) sono inclusi non solo gli aerei usciti dalle catene di montaggio ma soprattutto tutti quelli che, nella OTL, vennero perduti (principalmente quelli distrutti e danneggiati durante l'invasione di Creta) e che in questa ATL rimasero illesi per via della cessazione delle ostilità con la Gran Bretagna. Per di più, una mancata vittoria pirrica a Creta non avrebbe certamente indotto Hitler a non impiegare più i paracadutisti in vista di un'invasione all'Unione Sovietica.

Assai differente sarebbe stato il quadro dell'Aviazione militare sovietica in questa ATL. La *Voyenno-Vozdushnyye Sily Raboche-Krestyanskaya Krasnaya Armiya*, l'Aviazione Militare dell'Armata Rossa dei Lavoratori e dei Contadini, abbreviata come VVS, era l'aviazione che possedeva il maggior numero di aerei al mondo. Le cifre parlano di circa 19.533 aerei, di cui 7.133 sta-

zionati nella Russia europea. E alle sue spalle era sostenuta da un'imponente industria aeronautica che contava numerosi complessi e fabbriche insediati in alcune delle più grandi città dell'Unione Sovietica: Mosca, Leningrado, Charkov, Gorky, Saratov, Voronez, Kazan, Novosibirsk, Komsomolsk sull'Amur, Perm e Omsk (in queste ultime due erano presenti numerosi stabilimenti di motori aeronautici).

Tra il 1939 e il 1941 progettisti come Semyon Lavochkin, Nikolai Polikarpov, Alexander Jakovlev o la coppia Artem Mikoyan e Mikhail Gurevich, erano diventati i protagonisti degli aerei che, almeno sulla carta, rappresentavano un punto di svolta nel campo della progettazione e realizzazione delle costruzioni aeronautiche. Furono, però, il designer Sergey Ilyushin e la sua squadra che realizzarono uno dei migliori aerei della seconda guerra mondiale, il famoso aereo d'attacco al suolo Ilyushin Il-2. Infine, dal sito lasecondaguerramondiale.it si legge: "*È anche interessante rilevare che all'inizio e alla metà degli anni trenta, mentre a capo dei servizi logistici degli armamenti e degli equipaggiamenti dell'Armata rossa si trovava il maresciallo Tuchacevskij, i russi sperimentarono l'impiego di truppe aviotrasportate sia con lanci di paracadutisti che con operazioni di aviosbarco di reggimenti e di divisioni di fanteria. Durante le manovre del 1935 nel distretto militare di Kiev alcuni bombardieri TB 3 paracadutarono 600 uomini e, nello stesso anno, una divisione di fanteria di 14.000 uomini fu trasportata per via aerea dalla zona di Mosca all'Estremo Oriente. Nel 1937 e nel 1938 furono sperimentati vari metodi per paracadutare veicoli, cannoni e carri armati leggeri ed entro il 1939 l'Armata rossa ebbe quattro brigate aviotrasportate di 1.000 uomini ciascuna. Due anni dopo, nel maggio 1941, nei tre distretti militari di Leningrado, di Kiev e della Russia bianca, furono costituiti altrettanti corpi d'armata aviotrasportate*".

Tuttavia, i punti di forza dell'Aviazione militare sovietica si esauriscono qua. Alle pagine 27-28 del libro *Barbarossa – Hitler's Invasion of Russia 1941*, David Glantz scrive: "*La Forza Aerea Rossa non fu un'immediata minaccia per la Luftwaffe nonostante i suoi circa 19.533 aerei, di cui 7.133 dei quali stanziati nei distretti militari occidentali, la facevano la più grande aviazione nel mondo. Il suo equipaggiamento, come quello dell'Armata Rossa, era obsoleto e soffriva di un uso prolungato. Le purghe di Stalin eliminarono i progettisti e gli industriali aeronautici così come molti comandanti militari. […]I più recenti modelli di aerei, come il veloce caccia MiG-3 e l'eccellente aereo da attacco al suolo Il-2 Sturmovik, che erano, sotto certi aspetti, superiori a quelli della controparte tedesca, erano appena entrati in servizio nella primavera del 1941, lasciando l'Aviazione con una miscela di equipaggiamento arretrato e moderno. La transizione dell'addestramento per forgiare piloti capaci di manovrare questi nuovi aerei fu ritardata dal momento che molti comandanti dell'Aviazione temevano che ogni incidente avrebbe condotto ad un loro arresto per "sabotaggio". Di conseguenza, quando Barbarossa iniziò, molti piloti da caccia sovietici schierati nell'area avanzata avevano appena poche ore di esperienza di volo. Il passaggio al nuovo equipaggiamento fu così confusionario che numerosi piloti sovietici non si erano ancora abituati all'arrivo dei nuovi bombardieri e il 22 giugno ci furono dei casi di fuoco amico.*

I concetti dottrinali per l'impiego di una forza aerea massiccia portati avanti da Kombrig Lapchinsky, il "Douhet russo", l'occupazione della Polonia orientale nel 1939 e il successo sovietico nelle operazioni aeree contro il Giappone e la Finlandia nel 1939 e nel 1940 generarono un falso senso di superiorità tra molti ufficiali superiori dell'Aviazione. In caso di guerra, si aspettavano di lanciare una massiccia offensiva aerea dai nuovi territori. Tuttavia, relativamente pochi dei campi d'aviazioni schierati nelle zone avanzate erano operativi, con molti di quelli messi da parte in vista di un'espansione nella primavera del 1941, e i pochi che esistevano mancavano dei rivestimenti protettivi e delle difese antiaeree per proteggere gli hangar gremiti di aerei. La VVS era inoltre afflitta da una disunità di comando e gravi indisciplinatezze nel comando stesso. Alcune divisioni aeree fornivano il supporto a specifici 'fronti' o armate terrestri, altri erano direttamente subordinati allo stato maggiore generale e altri ancora erano adibiti alla difesa dello spazio aereo regionale della madrepatria. Nel contesto caotico dell'inizio della campagna, dove le catene di comando e le esili linee di comunicazione saltarono, suddette divisioni aeree resero difficile coordinare la forza aerea e dirigerla nei punti chiave. La maggior parte degli aerei sovietici nel 1941 era privo di radio. Peggio di tutti, le purghe liquidarono tre comandanti dell'Aviazione e molti ufficiali superiori e

l'effetto increspante delle promozioni ebbe come conseguenza la presenza di ufficiali privi di esperienza a tutti i livelli.

Gli effetti delle purghe di Stalin ebbero ben altre disastrose conseguenze, oltre a quelle riguardanti l'inesperienza degli ufficiali. Da un articolo trovato in rete, intitolato *Axis and Soviet Air Wafare*, ecco cosa si legge: "*L'addestramento sovietico lasciava molto a desiderare. Le purghe di Stalin privarono la VVS dei suoi migliori ufficiali. Si preannunciava un debilitante calo riguardo all'efficacia militare. Con la Guerra d'Inverno e la vittoria tedesca sulla Francia, i capi sovietici andarono nel panico e Stalin ordinò una frettolosa revisione delle forze armate. L'ordine 0362, datato 22 dicembre 1940, del Commissario della Difesa del Popolo ordinava un programma di addestramento accelerato, che si tradusse in una riduzione del tempo di addestramento. Questo programma era già stato ridotto da un precedente ordine, il numero 008, datato 14 marzo 1940. Pose fine ai voli d'addestramento per i volontari e li sostituì con gli arruolamenti di massa. Nel febbraio 1941, l'addestramento dei piloti venne ulteriormente ridotto, portando di conseguenza a un impoverimento della qualità degli equipaggi prima dell'Operazione Barbarossa.*

Il corpo ufficiali venne decimato e l'efficienza dei livelli operativi ne risentì. I 6.000 ufficiali andati e i successivi piani per un'espansione di massa, i quali aumentarono il personale da 1.5 milioni nel 1938 a 5 milioni nel 1941, inondarono la VVS con personale privo di esperienza. [...] Nonostante l'espansione delle scuole di volo da 12 del 1937 a 83 del 1941, le istituzioni mancavano della metà degli istruttori di volo e avevano visto dimezzate le scorte di carburante a loro assegnate. Combinando questi eventi, l'addestramento venne ridotto per un totale di sette volte tra il 1939 e il 1940."

Come se tutto ciò non fosse sufficiente, esiste un secondo grande punto a sfavore dell'Aviazione militare sovietica: il numero degli aerei sovietici che erano tecnicamente in grado di competere con i Messerschmitt della Luftwaffe era spaventosamente basso. Sul sito lasecondaguerramondiale.it ho trovato che: "*Mentre il ritmo di produzione degli aerei più vecchi era abbastanza sostenuto (raggiungendo, nel 1938, un totale di 4.400 aerei all'anno), quello dei tipi più recenti era molto basso*", dove con l'espressione di *aerei più vecchi* si fa riferimento ai caccia Polikarpov I-15 e I-16 e ai bombardieri Tupolev SB, i quali costituivano la spina dorsale della VVS, anche se sotto molti punti di vista erano considerati ormai obsoleti. Vale la pena citare a tal proposito che 1.176 aerei sovietici, principalmente i caccia dei modelli sopracitati, vennero abbattuti durante il conflitto in Spagna dai Bf-109 usati dai nazionalisti. E dire che tra il 1936 e il 1939 i caccia della Luftwaffe avevano prestazioni inferiori rispetto a quelli del 1940! Questo fa riflettere sull'abissale stato di arretratezza degli aerei sovietici. Non tanto perché erano poco manovrabili (i biplani I-16 in particolare), quanto più perché non possedevano una velocità e un armamento tale da surclassare gli antagonisti tedeschi. I bombardieri SB in particolare si dimostrarono praticamente indifesi, nelle prime settimane del conflitto, contro le ondate di Bf-109 F che si scagliavano contro di loro. La seguente tabella ricavata da internet fornisce un'idea di quanti aerei moderni possedesse la VVS nel giugno 1941, senza sottrarre il numero di velivoli non operativi:

Produzione aeronautica nel 1940 e nella prima metà del 1941

	1940	1941						Totale
Tipologia di aerei		Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	
LaGG-3 (caccia)	0	0	8	35	81	88	125	337
Yak-1 (caccia)	64	40	37	58	66	75	101	441
MiG-1/MiG-3(caccia)	120	150	175	200	270	270	298	1.483
Pe-2 (bombardiere)	1	4	16	50	104	135	181	491
Il-2	0	0	0	2	16	74	159	251

Fatte tutte queste considerazioni e tenendo conto delle osservazioni fatte in precedenza, risulta complicato predire un possibile quadro delle operazioni aeree sul fronte orientale. Nella OTL, il primo giorno dell'offensiva, e su questo tutte le fonti da me consultate non sono molto discordi, la VVS perse 2.000 aerei mentre i tedeschi solo 35, di cui 15 per cause tecniche non legate ai combattimenti (problemi legati all'atterraggio o al malfunzionamento delle spolette delle bombe SD-2) e, nei due giorni successivi, secondo lo storico russo Viktor Kulikov, circa 3.922 apparecchi sovietici vennero spazzati via dai cieli.

Il Maggiore Lonnie Ratley scrive nel suo saggio *A Lesson of History – The Luftwaffe and Barbarossa*: "*La lista finale degli obiettivi per la prima ondata della Luftwaffe era la seguente: 31 campi d'aviazione, 3 sospetti QG di stati maggiori, 2 caserme, 2 postazioni d'artiglieria, 1 postazione rinforzata, 1 deposito di petrolio, di carburante e di lubrificanti, e le infrastrutture portuali a Sebastopoli. Il successo dell'attacco della Luftwaffe avrebbe lasciato stupiti entrambi i tedeschi e i sovietici.*"

Mike Spick, invece, parla di 66 aeroporti attaccati su 200 mentre il Mag. Ratley dice che i servizi segreti della Luftwaffe stimarono un totale di 2.000 campi di volo sparsi nella Russia Europea. Comunque sia, oggi sappiamo per certo che almeno 1.400 aerei sovietici vennero distrutti a terra nei primi minuti dell'Operazione Barbarossa. Tra i tanti fattori che permisero ai tedeschi un successo così eclatante fu la *sorpresa*: il saggio del Mag. Ratley mette in luce proprio come fu questa, più che una dettagliata pianificazione delle operazioni, a permettere ai tedeschi di vibrare un colpo così mortale all'Aviazione militare sovietica: "*La sorpresa fu un fattore più importante delle semplici cifre di aerei attaccanti. Il fatto che solo 868 aerei da combattimento, su 1.280 disponibili per le operazioni, presero parte alla prima ondata favorisce questa tesi. Commentando nel suo diario, riguardo al successo della Luftwaffe, il Generale Otto Hoffmann von Waldau indica che l'80% del successo dell'attacco fu dovuto alla sorpresa.*"

La sorpresa. Dunque, sorge naturale chiedersi come si sarebbero svolte le operazioni aeree qualora fosse scoppiato il conflitto tra Germania e Unione Sovietica. Dare una risposta convincente e soddisfacente a questa domanda è assai difficile in quanto, ancora una volta, bisogna considerare un numero di variabili spropositato. Se i tedeschi avessero mosso il primo passo, difficilmente le strategie della Luftwaffe sarebbero state molto divergenti rispetto a quelle adottate nella OTL. Tuttavia, non avendo più l'effetto sorpresa, è possibile che le perdite nella prima ondata della campagna sarebbero state molto più elevate?

Scrive Murphy: "*Molti aerodromi sovietici erano appena distanti dai 10 ai 30 chilometri dal confine. Aerei da caccia e bombardieri spesso erano stanziati allo stesso campo d'aviazione. Il decollo sotto attacco era reso ancora più difficile dal grande numero di velivoli accalcati assieme. Molti reggimenti aerei avevano appena ricevuto i nuovi aerei, ma questo significò che entrambi i vecchi e i nuovi aeroplani affollavano gli stessi campi; per di più, non c'erano abbastanza piloti per gestire tutti quegli apparecchi. Nel Distretto Militare Baltico, 118 velivoli erano senza equipaggio; nel Distretto Militare Occidentale Speciale, la cifra lievitava a 430, e a Kiev raggiungeva i 342. I sistemi antiaerei erano deboli e le misure di camuffamento non erano ancora state portate a termine.*" È vero che i tedeschi avrebbero attaccato l'Unione Sovietica con un numero maggiore di velivoli rispetto a quello della OTL, ma è altrettanto veritiero che i russi sarebbero stati esattamente a conoscenza delle intenzioni dei tedeschi e avrebbero potuto reagire di conseguenza. La dispersione dei loro effettivi in tutti (o almeno quasi tutti) i campi d'aviazione della Russia europea e uno sforzo maggiore nel camuffamento delle infrastrutture militari avrebbe negato ai tedeschi un successo così sensazionale. Scrive, però, ancora Murphy: "*Nonostante il consenso generale che ci fu in una conferenza del dicembre 1940 circa quello che ci voleva per modernizzare i componenti dell'aviazione dei distretti militari della frontiera, poco fu fatto e ciò che fu fatto fu fatto veramente male.*" Poiché, in virtù di questa provocazione di Murphy, queste considerazioni siano del tutto discutibili, rimane certo il fatto che, nei giorni seguenti all'inizio delle operazioni, la superiorità tecnica e di comando dei tedeschi si sarebbe fatta sentire nei cieli dell'Unione Sovietica. Nel giro di pochi giorni, la Luftwaffe avrebbe ottenuto una supremazia aerea schiacciante e si sarebbe dedicata a supportare l'avanzata delle truppe di terra, proprio come avvenne nella OTL.

In questa ATL bisogna considerare la presenza di un cospicuo numero di bombardieri strategici: basandomi sugli studi di Mike Spick, gli oltre 230 aerei operativi per la campagna avrebbero svolto un ruolo importante nella riduzione del potenziale industriale bellico sovietico. Cruciale ma non *decisivo*: è assai improbabile che i tedeschi avessero impiegato i ricognitori a lungo raggio per seguire lo spostamento a est degli Urali delle fabbriche sovietiche e la carenza di informazioni riguardo agli stabilimenti industriali sovietici avrebbe costretto i comandanti degli *Ergänzungskampfgruppen* a disperdere le proprie forze, attaccando indiscriminatamente qualsiasi complesso situato a oriente della catena montuosa. Tuttavia, il danneggiamento delle linee ferroviarie che da Mosca, Leningrado e da Voronez si dirigevano nell'immensità della Russia avrebbe seriamente ostacolato il trasferimento per via ferrata dei principali stabilimenti industriali di quelle tre grandi città. Pensando, però, all'Operazione Barbarossa come ad un'operazione a breve termine, è assai più difficile prendere in considerazione quest'ipotesi: se la Russia fosse crollata nel giro di poche settimane, che senso avrebbe avuto distruggerne le fabbriche per impedirne il loro trasferimento altrove, in ipotetiche zone non raggiungibili dai bombardieri tedeschi? Non avendo una sufficiente quantità di materiale a riguardo, mi limito a ipotizzare che i tedeschi avrebbero potuto impiegare i loro bombardieri in azioni di disturbo contro le grandi città, magari con azioni terroristiche, per fiaccare il morale della popolazione, o contro le vie di comunicazioni per rallentare la ritirata dell'Armata Rossa nell'immenso entroterra della Russia e per ostacolare l'arrivo dei rinforzi.

Conseguenze assai più apocalittiche sarebbero venute fuori se fossero stati i russi a scatenare la guerra o se, come accadde nell'estate del 1943, prima della grande battaglia contro il saliente di Kursk, si fossero limitati a compiere un grande raid contro i campi d'aviazione tedeschi, in una sorta di 'Pearl Harbour terrestre'.

Proprio come accadde nei cieli del settore meridionale del saliente di Kursk, un autentico disastro avrebbe colto uomini e mezzi della VVS. La presenza delle stazioni radar tedesche lungo il confine, unita al fatto che l'intelligence sovietica non avrebbe notificato la loro presenza, proprio come accadde nella OTL del 1943, sarebbe stata l'asso nella manica che avrebbe permesso ai tedeschi di capovolgere la situazione nell'arco di qualche ora. E anche l'impiego delle brigate aviotrasportate per la conquista di teste di ponte nella Polonia occupata, visto come andarono le cose nella realtà, si sarebbe rivelato un mostruoso bagno di sangue. Ancora una volta, le conseguenze delle purghe di Stalin da un lato e la superiorità della Luftwaffe dall'altro avrebbero garantito ai tedeschi una grande vittoria.

E, in entrambi gli scenari, potrebbe risultare valida questa conclusione, estratta dal saggio del Mag. Ratley: "*Come risultato del tremendo numero di aerei nemici distrutti durante i primi giorni dell'Operazione Barbarossa, i russi ebbero un crollo spaventoso di fiducia nelle loro abilità. Benché le tattiche in generale tendessero ad essere abbastanza irreggimentate, la VVS era la più grande aviazione nel mondo nel 1941, e l'U.R.S.S. aveva un'industria aeronautica egualmente espansa per supportare la propria aviazione. A quel tempo, l'Aviazione militare sovietica era una potenza con la quale qualsiasi potenziale aggressore avrebbe dovuto confrontarsi. I soldati e gli avieri dell'Unione Sovietica erano stati costantemente bombardati con la propaganda circa l'invincibilità dell'Armata Rossa, e di conseguenza si può immaginare il tremendo shock che dilagò attraverso la VVS quando venne reso noto la magnitudine del successo iniziale della Luftwaffe: dall'aviazione più grande del mondo a una che non riusciva nemmeno a mantenere la superiorità aerea locale – tutto in un solo giorno.*"

Poiché, però, nella Seconda Guerra Mondiale chi avanzava nel territorio nemico erano i soldati, terminerei questa descrizione comparativa illustrando i tratti positivi dell'Armata Rossa nella OTL e, in seguito, le situazioni in due possibili ATL.

Guardando le operazioni militari che si svolsero tra il 22 giugno e il 5 dicembre 1941 sul fronte orientale, qualcuno potrebbe essere indotto erroneamente a pensare che lo STAVKA (*Stavka Verchovnogo Glavnokomandovanija*, il Comandante in capo delle Forze Armate) e i suoi più stretti sottoposti non avessero imparato nulla dall'esperienza della Guerra d'Inverno. Quest'affermazione non è del tutto corretta: i vertici militari dell'Armata Rossa, ma soprattutto lo stesso Stalin, riconobbero le lacune che affliggevano l'Esercito dell'Unione Sovietica e cercarono, tra il 1940 e la prima metà

del 1941, di eliminarle. La mancanza di tempo, però, impedì ai russi di portare a termine quel compito: quando i tedeschi invasero l'URSS, l'Armata Rossa stava attraversando un periodo di estrema vulnerabilità dovuta alle innumerevoli riorganizzazioni che avvenivano al proprio interno.

Ci sono poi altri motivi che chiariscono le disastrose disfatte militari dell'Armata Rossa nel primo anno di guerra ma questi saranno esaminati nel corso della descrizione. Sarebbe tuttavia un grave errore quello di abbracciare lo stereotipo che dipinge l'Armata Rossa come un esercito di sbandati e codardi che dinanzi al primo contatto con il nemico si arrendevano o si ritiravano. Tutt'altro!

Così racconta un mio carissimo amico toscano, studente di Storia Contemporanea: "*Il soldato russo medio era abituato meglio a sopportare i rigori della battaglia e soprattutto le privazioni; tanto che, per tutta la guerra, la razione del soldato sovietico fu di gran lunga inferiore a quella degli altri belligeranti (forse con l'eccezione del soldato nipponico, che per altro è stato spesso accostato a quello sovietico). Tutto ciò era dovuto a diversi motivi. Innanzitutto il livello di vita media in tutta l'URSS, città comprese, era di gran lunga inferiore a quello di tutti i paesi dell'Europa occidentale, anche quelli più arretrati. In secondo luogo l'Unione Sovietica era molto meno urbanizzata, quindi i suoi abitanti erano molto più abituati alla povertà e alle privazioni della vita rurale. I villaggi sovietici erano spesso privi di luce, gas, acqua corrente e servizi, mentre è noto come, in sostanza da sempre, il contadino russo fosse estremamente "arretrato" rispetto ai suoi similari occidentali. È ovvio che un soldato occidentale proveniente dalle "comodità" della vita di città fosse meno preparato – anche solo psicologicamente – a sopportare - 40° all'agghiaccio senza un tetto sopra la testa.*"

Carell, nel suo libro *Operazione Barbarossa* elogia in vari passaggi i soldati russi. Eccone tre che ho ritenuto particolarmente significativi.

1. Sulla resistenza sovietica a Ljepaja: "*I russi avevano organizzato in maniera splendida la difesa di Ljepaja. I soldati erano perfettamente addestrati, e rivelarono un valore che rasentava il fanatismo. La truppa si sacrificò di buon grado perché il comando supremo potesse guadagnare tempo, oppure per creare le premesse di una modifica dello schieramento o di una sortita che valesse a spezzare l'accerchiamento. […] A Ljepaja, per la prima volta, i tedeschi videro di che cosa erano capaci i soldati dell'Armata Rossa quando si trattava di difendere un determinato punto, specialmente quando erano guidati da ufficiali decisi e impavidi.*"
2. Sulla specialità dei soldati russi: "*Vedette, piccoli avamposti, capisaldi, formazioni circondate dal nemico vengono sacrificati senza tante storie se ne dovesse risultare un vantaggio strategico. Il soldato russo ode sin dal primo giorno, quando si presenta in caserma come recluta, lo stesso ritornello che finisce col diventare come una specie di vaccino: "**Combattere significa battersi corpo a corpo**". Perciò il soldato russo cerca la lotta corpo a corpo. Ed è particolarmente addestrato a questa bisogna. La scherma con la baionetta viene insegnata e praticata fino alla nausea. E i russi ci sanno fare in questo gioco orrendo. Hanno anche imparato a sparare, e a colpire, tenendo il fucile appoggiato al fianco anziché alla spalla. Così pure, il combattente russo sa adoperare altrettanto bene […] la vanghetta e il calcio del fucile nella lotta corpo a corpo.*"
3. Sull'addestramento invernale: "*Jeremenko ci teneva moltissimo che le sue formazioni fossero addestrate alla guerra invernale nei boschi. A questo scopo, il generale ideò un metodo tanto draconiano quanto efficace. Mandava le divisioni, comandanti e ufficiali compresi, così come si trovavano, senza ricoveri, senza cucine da campo, senza vettovagliamento. Tutto questo con -30° o -40°. Era proibito accendere fuochi. Le giornate trascorrevano nelle esercitazioni sul terreno, le notti nell'istruzione teorica. La razione giornaliera di viveri consisteva in un po' d'acqua ottenuta sciogliendo la neve e in un paio di manciate di miglio tolte dal tascapane. Nessun altro esercito del mondo oserebbe chiedere tanto ai suoi soldati. Questo è da tempi immemorabili uno dei segreti dell'esercito russo. I soldati russi possiedono un'insuperabile pazienza e capacità di soffrire, e sono in grado di combattere in condizioni estremamente primitive, che porterebbero qualsiasi esercito occidentale alla catastrofe. L'inverno russo con le sue temperature artiche era tanto micidia-*

le per le armi e gli strumenti dei sovietici quanto per quelli dei tedeschi. Ma i russi seppero improvvisare, e poterono fare a meno dei ritrovati della tecnica messi fuori uso dal gelo."

Come esempio di quest'ultima affermazione, è sufficiente prendere in esame l'ingegnosità dei russi nell'arrangiarsi quando *le apparecchiature radio vennero meno a causa del terribile freddo* o nel distribuire a soldati e ufficiali, a partire dal XVIII secolo, stivali di una taglia superiore rispetto a quella effettiva del piede, in maniera che il vuoto potesse essere riempito con la paglia o con la carta da giornale.

Un altro settore in cui l'Armata Rossa dava filo da torcere ai suoi avversari era quello dell'artiglieria. Una delle tante citazioni attribuite a Stalin è proprio questa: "*L'artiglieria è la regina del campo di battaglia.*"

Fin dai tempi delle guerre napoleoniche, la Russia poteva giovare di una celebre tradizione scientifica per quanto riguarda la progettazione in questo campo che affondava le sue radici quantomeno in Pietro il Grande. Molti generali sovietici definirono l'artiglieria 'Il Dio della Guerra' ed erano fermamente convinti che fosse un'arma decisiva per l'esito delle battaglie.

Con i piani quinquennali, nei primi anni '30 l'Armata Rossa iniziò a modernizzare i reparti di artiglieria ed ecco che già nel 1931 entrarono in servizio un cannone antiaereo da 76 mm e il B-4 o M1931, un obice di 203 mm che rifletteva l'enorme livello di sviluppo dei trattori in URSS tanto che ebbe affusto cingolato per trainarlo dove altri pezzi non potevano muoversi: il suolo sovietico era impervio e la viabilità quasi nulla non erano cose che si potessero sottovalutare nella progettazione.

Benché usassero molti pezzi campali risalenti ancora al vecchio esercito zarista, i russi fornirono prova delle loro eccellenti capacità dando alla luce alcuni dei migliori pezzi d'artiglieria della Seconda Guerra Mondiale: basti ricordare il multiruolo ZIS-3 Modello 1941 da 76,2 mm, chiamato dai fanti tedeschi il 'Crash-bumm' poiché sparava granate ad una velocità così elevata che si sentiva prima l'esplosione e poi lo scoppio della partenza. Ma, al di là dei calibri, era l'artiglieria russa in sé superiore a quella tedesca e italiana: dotata pressappoco della stessa gittata, i suoi elementi erano forniti di un'elevata mobilità e di una grande velocità d'azione. In termini meramente tecnici, i sovietici superarono la suddivisione delle artiglierie leggere da 75/105 mm e pesanti da 149/150/155 mm, preferendo una via che oggi si potrebbe definire *made in Russia*: cannoni da 76 mm e obici da 122 mm per le divisioni, da 152 per le brigate o divisioni d'artiglieria.

Il termine 'divisione d'artiglieria' può suonare alquanto bizzarro ma non è nulla di strano: si tratta nientemeno del risultato degli sforzi compiuti dal colonnello generale d'artiglieria Nikolaj Voronov. Egli teorizzò la concezione di 'divisione d'artiglieria' come "*una formazione in cui erano concentrati pezzi di tutti i calibri e che era tenuta a disposizione dei comandanti che operavano sul fronte, mettendoli in grado di esercitare una vigorosa pressione in speciali settori del fronte, per operazioni sia di sfondamento sia difensive.*"

Non solo artiglieria ma anche una delle tante armi che apparvero nei teatri di guerra: i lanciarazzi. Cito quest'interessante affermazione presa da internet: "*I lanciarazzi d'artiglieria non erano certo una novità, anzi si può dire che apparvero anche prima dei cannoni. Ma la loro nascita 'moderna', dopo innumerevoli incarnazioni, dal fuoco greco ai razzi indiani (poi ripresi dagli Inglesi), si può attribuire ai Sovietici, seguiti a ruota dai Tedeschi.*"

E sul sito lasecondaguerramondiale.it la questione è approfondita: "*Nel 1930 a Mosca e Leningrado fu costituito un ente per la ricerca scientifica, noto come GIRD (Gruppo per lo Studio del Moto a Reazione), guidato da giovani scienziati come Sergey Korolév. In una prima fase il principale oggetto dei loro studi fu la propulsione a reazione, quindi la possibilità di dotare gli aerei esistenti di motori a getto o di razzi acceleratori. Nel gennaio 1940 i russi riuscirono a far volare un biplano con un autoreattore montato sotto ciascuna ala, ma la potenza addizionale ottenuta (10-15 %) non fu ritenuta tale da giustificare la produzione in serie del nuovo motore. Comunque, fu proprio da quel primo lavoro sperimentale sui razzi che ebbe origine un'arma preziosissima per l'esercito: il mortaio multiplo lanciarazzi noto nell'Armata Rossa con il nomignolo di Katjuscia, "piccola Kate".*"

I vertici militari si resero subito conto di quanto fosse innovativa quest'arma e la classificarono come 'segreta'. Così segreta che era manipolata solamente da una stretta cerchia di reparti dell'NKVD. I razzi dei Katjuscia, noti ai tedeschi anche come 'Organi di Stalin' per via del rumore che emettevano al momento del lancio, esistevano in due versioni, una da 82 e l'altra da 132 mm. Oltre agli ingenti danni, incutevano parecchio timore ai soldati che si ritrovavano di punto in bianco attaccati selvaggiamente da una pioggia devastante di granate, cosa assai poco facile da effettuare con l'artiglieria. Un effetto sorpresa che in molte volte risultava snervante, se non letale. Scrive Jeremenko (cfr. Carell): "*I razzi scomparivano nell'atmosfera con lacerante fischio. Simili a comete con la coda rossa prendevano quota per esplodere poi con uno scoppio simile al tuono. L'effetto delle esplosioni di 320 razzi nel tempo di 26 secondi superò tutte le previsioni. I tedeschi, travolti dal panico, scapparono. Perfino i nostri soldati ripiegarono. Per custodire il segreto, infatti, non li avevamo informati della faccenda.*"

Tuttavia, anche il settore d'artiglieria aveva i suoi problemi: la dottrina sovietica era basata sulla pre-pianificazione della battaglia con ore o addirittura giorni passati a stendere dei piani dettagliati e a bombardare le postazioni nemiche, perché l'Esercito non era in grado di operare in modo flessibile e adattare il fuoco dei pezzi in base alle informazioni degli osservatori avanzati, cosa molto diffusa invece negli eserciti tedeschi e anglo-americani. La costante scarsezza di apparecchiature radio rendeva difficile ai sovietici preparare un fuoco di sbarramento senza preavviso. Infine, gli standard di istruzione dell'Armata Rossa erano, nella media, più bassi rispetto a quelli di qualsiasi altro Esercito. Questo, combinato con le difficoltà persistenti nell'addestrare un così grande numero di uomini, significava che era ancora più difficile formare degli osservatori d'artiglieria.

Michael Foedrowitz, nel suo libro *Soviet Field Artillery in World War II*, presenta altre problematiche: "*Il 1 gennaio 1934, l'Armata Rossa possedeva 17.000 pezzi d'artiglieria; entro il 1939 questa cifra era salita a 56.000. Quando la guerra iniziò il 22 giugno 1941, vi erano più di 67.000 tra cannoni e obici. Tuttavia il successo dell'artiglieria non si basava solo sui numeri; altri importanti fattori includevano l'addestramento degli artiglieri e l'efficienza tecnica e del comando operativo. Una prova di allarme della 4ª Armata fu sufficiente per rendere ovvia la necessità di un netto miglioramento. Il seguente estratto arriva da un rapporto catturato del 204º Reggimento Obici Pesanti: "**Le batterie furono pronte a sparare solo 6 ore dopo l'allarme**".*"

Infine, il terzo punto di forza dell'Armata Rossa era rappresentato da un modello particolare di carro armato, famoso per aver rappresentato un punto di svolta nella progettazione dei carri armati della Seconda Guerra Mondiale: il T-34/76.

Jonathan Pieri e il Tenente di complemento I. Biazzo esaltano pregi e difetti di questo carro: "*Il T-34/76 fu rivoluzionario nelle geometrie utilizzate per la realizzazione dello scafo e da questo punto di vista, quando venne introdotto, era molto più avanzato di qualsiasi altro carro al mondo. La corazza inclinata a 30° sull'orizzontale aveva il vantaggio che in termini teorici - grazie alla semplice trigonometria - il suo spessore era doppio a un proietto che giungeva parallelo al terreno e la impattava. Di conseguenza la corazza del T-34/76 risultava avere uno spessore reale, in condizioni ottimali, di circa 90 mm. Il cannone stesso era buono poiché era un discreto compromesso tra capacità di penetrazione nel ruolo controcarro, prestazioni nell'uso di proiettili esplosivi e con un calibro che rendeva il rateo di fuoco decentemente elevato.*

Un'altra ottima caratteristica erano i cingoli larghi montati su sospensioni di tipo Christie. Queste ultime consentivano un'ottima velocità, mentre la larghezza dei cingoli permetteva al carro di essere impiegato con discreto successo anche su terreni fangosi, innevati, o in generale molto molli. Il motore era un altro vantaggio. Era diesel, il quale garantiva una maggiore autonomia ed era meno infiammabile di quelli a benzina: una lezione da parte dei "barbari" russi alla patria del motore a iniezione (la "crucconia").

Il carro non era comunque esente da difetti, tutt'altro. Uno dei più grandi difetti fu sicuramente la trasmissione, una delle peggiori mai installate su qualsiasi veicolo corazzato prodotto. I piloti facevano una fatica immane per cambiare marcia e spesso dovevano rallentare per innestarla. Era uso comune tenere una mazza o un martello vicino alla leva del cambio, se la marcia non ne voleva sapere di entrare i piloti si mettevano a percuotere la leva tentando di riuscirci. Inutile dire che lo

sforzo per innestare le marce gravava sugli organi meccanici della trasmissione che di conseguenza aveva una fragilità molto elevata.

La botola del pilota, sulla piastra frontale dello scafo, era un serio punto debole e anche se colpita da un proiettile che in teoria non avrebbe potuto penetrare la corazza - o da un proiettile HE - essa spesso saltava via, con conseguenze immaginabili quantomeno per il pilota. La visibilità con le botole chiuse era terribile e procedere in questo modo portava spesso a incidenti o a contrattempi vari; di conseguenza il capocarro o il pilota, o entrambi, dovevano guidare con le botole aperte, incrementando moltissimo il rischio di essere colpiti.

La torretta del modello iniziale ospitava due uomini soltanto che avevano quindi da fare troppi compiti per due sole persone, abbassando il rateo di fuoco e la velocità di risposta alle minacce. Infine per molto tempo - anche se questo non si tratta di un difetto intrinseco del carro - la maggior parte dei T-34 furono sprovvisti di radio e i segnali erano fatti a gesti. Sono ovvie le difficoltà e la primitività di questo sistema, il quale non era capace di garantire la coordinazione necessaria a un reparto di carri armati, soprattutto in fase offensiva.

Detto questo, potremmo provare ad analizzare il T-34/76 quando venne introdotto, mettendolo a confronto con le sue controparti tedesche; una cosa che d'altra parte è stata più volte fatta, ma che non è così semplice.

Da un punto di vista meramente tecnico uno può prendere i rispettivi carri − T-34/76 vs Pz III/Pz IV − e confrontare le loro caratteristiche. Ovviamente da questo risulta che il carro sovietico era sulla carta migliore in corazzatura, potenza di fuoco, velocità, capacità di movimento su terreno vario e autonomia. Un confronto del genere, però, è solo stupido, inutile e pedantesco. Se i T-34 non riuscirono a fermare l'avanzata tedesca nell'estate del 1941, un motivo ci deve essere, giusto?

Allora, innanzitutto esso era disponibile in quantità abbastanza limitate, dato che la produzione era iniziata l'anno precedente all'invasione. Di conseguenza, sia per questo motivo, sia per la dottrina sovietica in uso in quel momento, esso venne impiegato alla spicciolata e raramente in massa con mezzi dello stesso tipo; è vero, quando venne incontrato diede dei grattacapi ai carristi tedeschi, perché sul frontale era quasi impenetrabile, ma non rappresentò mai un rischio così elevato nei primi mesi di Barbarossa.

Le grandi formazioni corazzate tedesche avevano delle superiorità sui reparti sovietici che annullavano qualsiasi vantaggio il T-34 avesse potuto dare all'Armata Rossa. Le divisioni panzer tedesche erano già altamente addestrate e reduci da importanti combattimenti a ovest, c'era un'ottima coordinazione aria-terra con i reparti da appoggio tattico della Luftwaffe, quasi tutti i carri tedeschi erano dotati di radio e soprattutto essi operavano in massa, come un unico corpo che lavorava di concerto. Se a questo aggiungi che spesso, nei primi mesi (se non anni) di operatività del T-34, esso era afflitto dai problemi che sono stati descritti sopra, si capisce bene come il suo impatto non poté essere così decisivo."

Jonathan Pieri infine scrive: "*Mi sento di dover aggiungere una piccola conclusione. Personalmente ritengo, considerazioni a parte, che nel 1941-42 il T-34-76 era il miglior carro armato del mondo difetti inclusi. Le sue caratteristiche bilanciate lo rendevano il primissimo prototipo di quella classe di veicoli che sarebbero diventati gli MBT e se fosse stato presente in più grande numero, impiegato con criterio e se in generale l'Armata Rossa non fosse stata colta impreparata dall'attacco tedesco, esso avrebbe potuto fare realmente la differenza.*

Il problema fu che quando le sue difficoltà vennero superate esso aveva perso la gran parte dei suoi punti di forza sul nemico. Le forze germaniche avevano iniziato ad introdurre cannoni anticarro a canna lunga, diminuendo di molto l'efficacia della corazzatura del T-34 e dal 1942/43 vennero messi in linea carri armati che erano quasi in tutto migliori del carro sovietico (per quanto in numero infinitamente inferiore).

La vera forza del T-34 nelle sue varie versioni fu, a mio parere, che si trattò di un mezzo buono (eccezionale all'atto dell'introduzione), con caratteristiche bilanciate e in grado di essere prodotto in massa, molto più delle sue superiori controparti tedesche (Panther e Tiger). I sovietici avevano quindi un mezzo dalla quantità praticamente inesauribile ed anche economico, senza però dover rinunciare del tutto alla qualità. Da questo punto di vista - e cioè il rapporto qualità/prezzo - può es-

sere effettivamente vera la classica affermazione che "il T-34 è stato il miglior carro armato della seconda guerra mondiale"; da un lato puramente tecnico però questo è falso. Il T-34 è stato il miglior carro armato della seconda guerra mondiale fino al 1942; successivamente il Panther e il Tiger erano chiaramente superiori e lo stesso Sherman Firefly aveva una capacità controcarro probabilmente superiore anche al T-34-85."

Terminata questa carrellata, è finalmente possibile dare una risposta (o anche più di una) alla lista di domande che sono state poste in precedenza? In teoria sì, immaginando due possibili ATL riguardanti il conflitto nazi-sovietico: una in cui i tedeschi aggrediscono l'Unione Sovietica e l'altra nella quale è l'Armata Rossa a portare la rivoluzione bolscevica nei territori a ovest del Bug.

"*L'Esercito tedesco* – scrivono Deutsch e Showalter – *potrebbe benissimo sacrificare numeri in cambio di tecnologia, forse smobilitando divisioni delle ondate successive e migliorare l'equipaggiamento di quelle rimanenti. […] Ad ogni modo, con l'attacco all'URSS programmato non oltre la primavera del 1941, mancava il tempo per dei cambiamenti radicali.*"

Quindi, eccezion fatta per la Luftwaffe e per alcuni reparti d'élite dell'Heer, la situazione della Wehrmacht non sarebbe cambiata di molto rispetto alle condizioni in cui si trovava nella OTL. Da un punto di vista meramente numerico, una forza d'urto di oltre 147 divisioni, più tutte le riserve, non avrebbe richiesto grandi sforzi per i vertici militari della Germania: bisogna tener presente le divisioni stanziate in Gran Bretagna, e le loro necessità, così come quelle insediate nelle zone occupate? No, come spiegano sempre Deutsch e Showalter: "*Ogni rimozione delle persistenti ansie riguardo a una guerra su due fronti tramite una pace con la Gran Bretagna avrebbe potuto solamente alimentare la voglia di attaccare verso est il più presto possibile. Hitler avrebbe potuto contare allora su una Luftwaffe illesa dal drastico logoramento della battaglia d'Inghilterra, così come si sarebbe liberato del compito di impiegare truppe a difendere la linea costiera dell'Europa occidentale e della Germania settentrionale. La cancellazione nelle aree occupate di tutte le speranze di un ritorno britannico sul continente e l'approvazione della dominazione tedesca come un inevitabile fatto della vita avrebbe facilitato una drastica riduzione, qua e là forse un'eliminazione, delle forze d'occupazione. Deve essere ulteriormente ipotizzato che ci sarebbero stati molti meno ostacoli nel raccoglimento del supporto dei volontari tra gli elementi di stampo fascista, impazienti di unirsi in una crociata contro il Comunismo.*"

Se Hitler avesse voluto attaccare l'URSS il 15 maggio 1941, non oltre la metà di agosto sarebbero dovute essere gettate le basi per l'enorme sforzo organizzativo necessario per le operazioni di ammassamento a oriente, il cosiddetto 'Programma Otto'. Procedendo a ritmi sostenuti e nel tentativo di mascherare il continuo arrivo di nuove divisioni nella Polonia orientale, i tedeschi avrebbero dovuto migliorare le infrastrutture, le vie di comunicazioni e le linee telefoniche e telegrafiche in Polonia, preparare i magazzini di armi, munizioni, carburante e quant'altro e approntare l'organizzazione di terra della Luftwaffe. Il tutto, cercando di non far trapelare ai russi le vere intenzioni, con la costruzione di opere difensive lungo il confine e l'uso massiccio della mimetizzazione. Particolarmente critico sarebbe stato il fronte industriale: dovendo rimettere in sesto una buona parte delle industrie britanniche, così come porti, scali ferroviari, ecc. e, più in generale, quelli che erano i componenti fondamentali del sistema bellico, non sarebbero mancati episodi di deportazione di massa di prigionieri di guerra e di altri internati in Germania. Questi avrebbero lavorato nelle fabbriche mentre rastrellamenti nel territorio anglosassone tra la popolazione fisicamente abile avrebbero fornito manodopera per i lavori pesanti utili alla rimessa in sesto della nazione sconfitta. Viste le notevoli complessità legate alla faccenda, l'intero apparato dell'industria bellica anglosassone non sarebbe entrato pienamente in funzione se non per il 1942. Perciò, per rinforzare le file della Wehrmacht di camion, cannoni, carri armati e aerei, i tedeschi avrebbero fatto affidamento esclusivamente sugli stabilimenti nazionali, francesi e polacchi.

E invece l'Armata Rossa? È quasi certo che, se Hitler avesse attaccato nella primavera del 1941, la situazione non sarebbe stata molto diversa da quella della OTL che ben conosciamo. Partendo dall'ipotesi che il dittatore sovietico avesse accettato fin dall'inizio i rapporti dei suoi servizi segreti, ben poco avrebbero potuto fare i vertici militari dell'Unione Sovietica per preparare un'accoglienza degna di lode per gli invasori tedeschi. Il motivo viene ben illustrato da Murphy.

"*Quando [i capi militari sovietici] si resero conto del pericolo reale rappresentato dalla dislocazione degli effettivi tedeschi lungo la frontiera e cercarono di accelerare la costruzione di nuove fortificazioni e riattivare quelle situate nell'entroterra per una difesa in profondità, l'industria sovietica non era in grado di farcela e Stalin rimase convinto che Hitler non lo avrebbe attaccato nel 1941.*"

Non solo. Stalin non avrebbe mai accettato il piano del maresciallo Boris Schaposhnikov, quello che prevedeva l'arretramento degli effettivi dell'Armata Rossa dietro la 'Linea Stalin', una serie di fortificazioni che sorgevano lungo l'ex confine con la Polonia, con la Lettonia e con l'Estonia.

Scrive sempre Murphy: "*La questione ora affrontata da Stalin e dallo stato maggiore generale era cosa fare con le aree fortificate presenti lungo il vecchio confine e come e dove edificare nuove fortificazioni nei territori appena conquistati ad occidente. Alcuni, come Shaposnikov, sollecitavano per una difesa in profondità, il che significava il mantenimento delle vecchie fortificazioni in modo da poter ripiegare su di quelle nonostante l'attacco tedesco. Questo era per Stalin un anatema, il quale non voleva cedere nemmeno un "verso" (un'unità di misura russa equivalente a pochi centimetri) dei nuovi territori.*" E le condizioni in cui si trovavano le fortificazioni della Linea Stalin lasciavano molto a desiderare! Credo che sia sufficiente dire che quando nel luglio 1941 i reparti dell'Armata Rossa si ritirarono dietro la Linea Stalin, trovarono solamente delle fortificazioni abbandonate, coperte dalle erbacce e avvolte dall'erba alta. Infine, anche se Stalin, non volendo provocare Hitler, avesse dato l'ordine di allarme anche solo 48 ore prima dell'invasione tedesca, i risultati ottenuti dalle truppe schierate lungo il confine sarebbero stati ben diversi dalle aspettative, vista la lentezza con cui giungevano gli ordini al fronte a causa della complicata macchina burocratica. A tutto ciò non bisogna escludere l'uso di truppe scelte aviotrasportate, come i Brandeburghesi o i paracadutisti, oltre le linee nemiche per creare quanta più confusione possibile, interrompendo le comunicazioni telefoniche tra i comandi e le loro unità al fronte.

Anche con tutte le informazioni che arrivavano dal proprio servizio segreto, l'Armata Rossa non sarebbe riuscita nel giro di sei o sette mesi a eliminare tutti i difetti che l'avevano caratterizzata durante la guerra con la Finlandia. Al momento dell'invasione, i tedeschi avrebbero trovato una resistenza assai più accanita, in modo particolare nel settore del fronte in cui operava il Gruppo d'Armate Sud, ma la situazione avrebbe preso una brutta piega se i tedeschi, nei primi giorni della campagna, avessero ottenuto la supremazia aerea. Non dico che avrebbero eliminato completamente dai cieli la VVS, ma le avrebbero inflitto un colpo così forte che molto difficilmente si sarebbe ripresa.

Con il dominio dei cieli e con una buona riserva di apparecchi in modo da rimpiazzare velocemente le perdite, l'avanzata tedesca sarebbe proceduta senza troppi intoppi verso i suoi tre grandi obiettivi. A nord, la caduta di Leningrado sarebbe stata ulteriormente accelerata da una consistente presenza di unità della Kriegsmarine nel Baltico e, tenendo conto dell'attacco anticipato, la città sarebbe caduta non oltre il luglio 1941. A sud, ipotizzando sempre delle strategie militari molto vicine alla OTL, una gigantesca manovra a tenaglia alle spalle di Kiev nel luglio di quell'anno avrebbe permesso al Gruppo d'Armate Sud di spingersi fino a Rostov e, con l'ausilio della Marina, occupare interamente la Crimea entro l'inverno di quell'anno e consolidare le proprie posizioni in vista di un'offensiva nel Caucaso.

Al centro, invece, l'avanzata tedesca su Mosca sarebbe iniziata con un mese e mezzo di anticipo, cioè a metà agosto. La capitale dell'Unione Sovietica avrebbe avuto le ore contate. Se non completamente occupata, sarebbe stata assediata per tutto l'inverno 1941-1942 e, nella primavera del nuovo anno, i tedeschi le avrebbero dato il colpo di grazia. Riguardo alle operazioni militari sul fronte russo in questa ATL preferirei non spingermi oltre, non essendo molto ferrato in materia e non avendo sufficienti materiali a mia disposizione. Tuttavia, bisogna presentare anche il rovescio della medaglia e cioè la più grande difficoltà che tutti gli eserciti che tentarono di conquistare la Russia incontrarono: il problema della logistica.

Questa è l'opinione di Jonathan Pieri: "*Tra i vari motivi che impedirono l'ulteriore avanzata verso Mosca uno dei più importanti è sicuramente quello logistico. Bisogna però stare attenti che nell'autunno 1941 l'attività partigiana non era ancora così efficace ed io non attribuirei troppa im-*

portanza all'azione della VVS. Semplicemente i fattori cruciali che minarono la logistica tedesca furono un inverno ancora più estremo di quelli già di consueto terribili in Russia; una carenza già iniziale di mezzi di trasporto (che tra l'altro erano suddivisi in troppi modelli diversi, complicando parti di ricambio e la stessa produzione); la differenza tra lo scartamento delle ferrovie in Europa occidentale rispetto a quelli dell'URSS; e la semplice enorme lunghezza del fronte dalle basi avanzate tedesche. Quest'ultima cosa è in comune con l'avventura della Grand Armee nel 1912."

Nell'ATL da me considerata, la carenza dell'equipaggiamento invernale sarebbe potuta essere risolta se l'Alto Comando della Wehrmacht avesse preso in considerazione la strategia di far assumere a tutto il fronte un carattere difensivo durante il periodo invernale per poi passare nuovamente all'attacco con il ritorno del bel tempo. Tuttavia, poiché una campagna invernale non la si può pianificare nel giro di qualche giorno, già alla fine di settembre sarebbero dovuti essere predisposti in Germania tutti i materiali necessari per affrontare il temibile e rigidissimo inverno russo, comprendenti non soltanto il vestiario per i soldati ma anche, ad esempio, il liquido anti-congelante per i motori dei carri armati, dei camion e degli aerei.

Ancora Pieri dice: "*Le truppe tedesche, una volta equipaggiate almeno con indumenti ed equipaggiamento atti ad affrontare i rigori dell'inverno russo, tutto sommato dal punto di vista ambientale si adattarono. Cioè, è chiaro che sebbene il soldato tedesco non fosse forse abituato alle privazioni di quello sovietico, è anche vero che almeno nel primo inverno di guerra sul fronte orientale esso era anche materialmente impossibilitato ad adattarsi. La mancanza di indumenti ed equipaggiamento invernale fu importante in questo aspetto, e non c'è essere umano che a -40° resista senza riparo o abbigliamento adatto, può essere esso russo, tedesco, lappone o finlandese. Poi rimane il fatto che ipoteticamente, a parità di "privazioni" il soldato russo probabilmente si adattava meglio e diciamo riusciva a sopravvivere fisicamente, psicologicamente e moralmente meglio di quello tedesco.*"

Il problema del trasporto fisico dei rifornimenti al fronte sarebbe persistito ancora in questa ATL. Anche adottando il sistema della linea di montaggio e mobilitando massicciamente il sistema industriale del Reich, i tedeschi avrebbero potuto iniziare a produrre un gran quantitativo di autocarri destinati alle unità logistiche ma non li avrebbero utilizzati in gran quantità poiché questo avrebbe richiesto un enorme dispendio di carburante nonché di manodopera addetta alle riparazioni e alla manutenzione. Dovendo tener conto della grande quantità di combustibile riservato alla Kriegsmarine e del fatto che l'Operazione Barbarossa doveva essere una campagna molto rapida, impiegare massicciamente veicoli motorizzati per rifornire le tre grandi arterie logistiche avrebbe potuto far scendere a un livello critico le scorte di carburante. Poiché la Wehrmacht sul fronte orientale basava la propria logistica sui carri ippotrainati e sui convogli ferroviari, l'impiego di autocarri e simili durante l'inverno avrebbe potuto sostituire temporaneamente tutti i mezzi che non avrebbero resistito alle intemperie del gelido inverno russo. Tuttavia, la carenza di grandi infrastrutture sul suolo russo e la quasi totale assenza di trattori dai cingoli larghi avrebbero ostacolato seriamente le operazioni logistiche nei mesi invernali.

I tedeschi, però, avrebbero avuto, specialmente in questa ATL, tre ulteriori strumenti per far fluire i rifornimenti attraverso l'immensità della Russia: le ferrovie, la Luftwaffe e la Kriegsmarine. Affinché il lettore non rimanga spaesato di fronte a questo termine, spieghiamo che con la parola 'scartamento' si intende, in gergo ferroviario, la distanza che intercorre tra le due rotaie di un binario. Mentre il sistema ferroviario tedesco, e più in generale quello europeo, aveva adottato uno scartamento standard, cioè di 1435 mm, i sovietici avevano continuato a usare quello zarista di 1528 mm, eccezion fatta per la linea Leopoli-Odessa. Benché possa sembrare ridicola una differenza di 93 mm, proprio questa avrebbe costretto i tedeschi a giocare d'anticipo e a prevedere delle efficaci contromisure. Non soltanto lo scartamento, ma anche il numero, la disposizione e la qualità delle ferrovie sovietiche sarebbero stati fattori da prendere in esame.

Dal sito feldgrau.com/dreichsbahn.html ho ricavato delle informazioni che sicuramente fecero rabbrividire i funzionari delle ferrovie tedesche inglobati nella macchina logistica sul fronte orientale. Dopo un attento studio, venne fuori che i russi possedevano solamente quattro importanti linee principali che correvano da est a ovest collegando le regioni occidentali dell'Unione Sovietica con

quelle più interne. Tutte e quattro erano a doppio binario ed erano la Leningrado-Memel; Fiume Bug-Orsha-Mosca; Fiume Bug-Kremenchuk-Bacino del Donetz; Fiume San-Odessa. Ma le condizioni in cui si trovavano non erano delle migliori. Basti pensare che solamente la tratta a doppio binario Karkov-Mosca era adagiata su un fondo appropriato mentre tutte le altre poggiavano su basamenti sabbiosi o, peggio ancora, avevano le traversine blandamente posate sul terreno. Proprio come nella OTL, però, i tedeschi avrebbero dimostrato la loro bravura anche nell'adattare le linee ferroviarie sovietiche ai loro usi, anche se sarebbe rimasto il problema di affrontare le avversità dell'inverno russo. Si legge infatti sul sito: "*L'inverno del 1941/1942 fu uno dei più freddi mai registrati nella Russia europea. Da un punto di vista militare, le proibitive condizioni ambientali neutralizzarono sostanzialmente tutti i vantaggi del sistema dei trasporti della Germania lungo tutto il fronte orientale. Benché anche la rete ferroviaria tedesca ebbe i suoi problemi a causa delle temperature invernali estreme, rimase anche l'unico sistema in grado di operare di giorno e di notte, seppure con grandi difficoltà.*"

La spiegazione a questo fatto è già stata illustrata: le locomotive tedesche erano tecnologicamente superiori a quelle sovietiche (e dell'ex impero zarista, ancora in servizio) e tutte quelle parti meccaniche piuttosto delicate, la maggior parte delle volte, si congelavano per via del freddo, rendendo la locomotiva inservibile.

Le locomotive che in Germania erano state preparate per l'inverno ebbero malfunzionamenti dovuti al congelamento. L'inverno in Russia è ben diverso da quello in Germania. Passata l'esperienza invernale, i tedeschi avrebbero imparato la lezione dai loro avversari russi, rimuovendo tutte quelle componenti ipersensibili al freddo per tutti i mesi invernali e reintroducendole in quelli estivi. Infine, l'uso dei ponti aerei o, più in generale, del trasporto dei rifornimenti per via aerea, sarebbe stata l'ultima carta, il metodo da utilizzare solamente nei casi di estrema necessità: non tanto per la mancanza di apparecchi ed equipaggi addestrati, quanto per le enormi difficoltà che si sarebbero presentate ai genieri e ai reparti di terra della Luftwaffe nell'approntare una pista di atterraggio d'emergenza su un terreno impervio e a temperature proibitive.

Per il Gruppo d'Armate Nord e per l'11ª Armata operante in Crimea, invece, i problemi riguardanti il clima e i rifornimenti sarebbero stati semplicemente bypassati utilizzando, nel limite del possibile, i mercantili della Kriegsmarine e i porti sottratti ai sovietici, i quali sarebbero stati rimessi in sesto nel minor tempo possibile.

Uno scenario di una ATL in cui sia l'Armata Rossa a scatenare la bufera nel maggio 1942 si presenta ancora più fosco, per quello che sarà l'esito finale del conflitto.

Scrive David Glantz nel libro editato da Deutsch e Showalter: "*Per il 1942, il programma di riorganizzazione militare e di ammodernamento dell'equipaggiamento dell'Armata Rossa, il quale era cominciato nel 1940, sarebbe stato vicino al completamento, se non già terminato del tutto. [...] Entro il giugno 1941, gli effettivi di T-34/76 e KV-1 e 2 erano appena attorno ai 1.500, la maggior parte nei distretti militari sul confine. Entro l'estate del 1942, questa figura sarebbe salita a 16.000. Guardando alla realtà dei fatti, la cifra non avrebbe superato le 5.000 unità, ma quel numero avrebbe avuto un notevole impatto sulle operazioni.*"

Il problema di Glantz è che prende in considerazione il fatto che siano i tedeschi ad attaccare l'Unione Sovietica e non il contrario. In questa ATL, si può dare per scontato che l'Armata Rossa avesse completato il suo programma di ammodernamento e riorganizzazione interna. I russi avrebbero avuto una poderosa macchina da guerra che sarebbe avanzata come un rullo compressore devastando tutte le opposizioni sul suo cammino. Ma sarebbe andata davvero così?

Sulla superiorità numerica, in termini di bocche da fuoco, uomini e aerei, non c'è ombra di dubbio. Se il 22 giugno 1941 (le cifre sono di David Glantz) l'Armata Rossa schierava 303 divisioni (31 ancora in formazione e in attesa di ricevere l'equipaggiamento) e circa 5.000.000 di uomini, è corretto ipotizzare che per il maggio 1942 avrebbero avuto sotto le armi quasi 8.000.000 di uomini (più di 1.000.000 solo inquadrato nei 29 corpi meccanizzati), in oltre 700 divisioni, tutte perfettamente attrezzate con artiglieria e strutture per il genio pontieri. Circa 200 di queste sarebbero state inquadrate nei distretti militari dell'Estremo Oriente, dell'Asia Centrale e del Transbaikal. Le restanti sarebbero state inquadrate in modo da formare due scaglioni d'attacco, con 180 divisioni nella

prima ondata, 150 nella seconda e le rimanenti 170 avrebbero formato la riserva strategica. Tuttavia, la superiorità numerica da sola non sarebbe bastata ai russi per ottenere una vittoria di proporzioni strategiche come quella desiderata da Stalin.

Da un punto di vista dello spionaggio, è ipotizzabile dire che Stalin non avrebbe più avuto tutta quell'efficace rete di informatori in quanto il controspionaggio dell'Abwehr avrebbe avuto tutto il tempo e tutte le energie per focalizzare la propria attenzione sull'individualizzazione e sulla neutralizzazione delle spie al soldo di Stalin. Tuttavia, una completa eliminazione dell'Orchestra Rossa è assai difficile da immaginare. D'altro canto è assai difficile pensare che i tedeschi fossero riusciti nel giro di un anno a impostare un'efficiente rete di informatori nell'Unione Sovietica e che, quindi, fossero riusciti in tempo a individuare i nuovi modelli di carri armati e i nuovi tipi di aerei. Una visione più dettagliata delle intenzioni dei russi sarebbe arrivata dalle ricognizioni, a patto che Hitler avesse ordinato di continuare a esplorare la Russia per tenere sotto controllo il vicino orientale.

Anche la Wehrmacht, pur avendo smobilitato parecchie divisioni, sarebbe diventata una potente forza armata sotto molti punti di vista: ad esempio, nella primavera del 1942, tra le fila della Luftwaffe sarebbero già entrati in servizio i nuovi Messerschmitt Bf 109 G o i Focke-Wulf Fw 190 nelle sue versioni A-3 e A-4, e altrettanti piloti in grado di manovrare abilmente quegli apparecchi, così come i cantieri navali amministrati dalla Kriegsmarine avrebbero terminato tutti i lavori che la flotta tedesca aveva richiesto.

Di fronte a un crescente ammassamento di truppe lungo il confine e abbandonando la decisione di attaccare per primo, Hitler avrebbe allora ordinato ai suoi generali un piano proprio per contrastare l'avanzata dell'Armata Rossa. Basandomi su analisi di buona parte delle battaglie difensive condotte dalla Wehrmacht sul fronte orientale e considerando *la presenza del generale Erwin Rommel* in Europa, i tedeschi avrebbero realizzato un ingegnoso sistema di difesa, imperniato sulla dottrina della difesa elastica: non più un'unica grande linea da difendere ma una serie di piccoli capisaldi e fortini difesi da manipoli di soldati, equipaggiati con viveri e rifornimenti in modo da continuare a combattere qualora fossero stati accerchiati e isolati dal nemico, e riserve mobili (reparti di fanteria motorizzata e corazzati) pronti a intervenire per fermare qualsiasi sfondamento del fronte.

Sostanzialmente questa fu la strategia che, unita ad altre variabili, impedì il crollo del Gruppo d'Armate Centro durante l'offensiva invernale sovietica del gennaio-febbraio 1942. In più, per veicolare l'avanzata dell'Armata Rossa contro specifiche postazioni pesantemente fortificate o anche più semplicemente per far crollare il morale dei soldati russi, i tedeschi avrebbero messo in pratica ciò che la *Wüstenfuchs* fece durante la ritirata da El Alamein e ciò che i reparti del genio che combatterono in Nord Africa realizzarono durante l'Operazione Bufalo, la ritirata strategica del saliente di Rzev: un massiccio impiego delle mine, antiuomo e anticarro, e di trappole esplosive. Dopo aver marciato per tutto il giorno, nulla sarebbe stato più benvoluto ai soldati russi che un bel posto, fosse esso una casetta rurale o un villaggio, in cui passare la notte e riprendere le forze per affrontare una nuova marcia il giorno seguente o per scacciare i tedeschi dalle loro posizioni. Ignari di cosa i tedeschi avrebbero preparato, centinaia di soldati avrebbero perso la vita qualora avessero tentato di aprire una porta, un cancello o un'anta di un armadietto, qualora avessero cercato di raccogliere un fucile abbandonato o avessero cercato di spostare un carretto che ostruiva la strada. Le trappole esplosive che i tedeschi avrebbero sistemato nei punti più impensati e più ignari avrebbero provocato il giusto quantitativo di morti per ridurre drasticamente l'avanzata dell'Armata Rossa. Il solo pensiero che la morte era in agguato dietro un'innocua abitazione avrebbe avuto il suo peso sul morale della truppa.

Per rallentare ancora di più l'avanzata dei russi nell'Europa continentale, i tedeschi avrebbero predisposto un accurato piano di demolizione di tutti i ponti sui principali corsi d'acqua, di distruzione delle vie ferrate e di tutte quelle infrastrutture che ai russi avrebbero fatto comodo come officine, macchinari per le riparazioni, ecc.

Com'è già stato accennato in precedenza, è certo al 100% che i tedeschi, in quell'intervallo, non avrebbero perso tempo a installare un sistema di sorveglianza elettronico per monitorare lo spazio aereo dell'Unione Sovietica, una sorta di 'Linea Kammhuber' rivolta ad est. In questo modo, i tedeschi avrebbero potuto anticipare qualsiasi operazione aerea della VVS. Anche il minimo trasferi-

mento di unità verso le basi aeree più avanzate sarebbe stato individuato. Tenendo conto di tutti i problemi che affliggevano la VVS e che l'avrebbero comunque afflitta nel 1942, se i russi avessero deciso di iniziare l'offensiva con un massiccio bombardamento contro gli aerodromi e le principali installazioni militari della Wehrmacht, le stazioni radar Freya e Würzburg avrebbero individuato a tempo zero le formazioni al decollo, negando ai russi l'effetto sorpresa. Anche per quanto riguarda l'impiego delle brigate aviotrasportate, i paracadutisti sovietici non sarebbero andati molto lontano e questo è dimostrato dall'unica grande operazione di lanci di truppe aviotrasportate nel tardo 1943.

Questo e tutta una serie di altri problemi sono da imputare all'effetto più volte sottolineato delle purghe di Stalin: eliminando ufficiali esperti e competenti con le strategie belliche adattate dalla Germania e rimpiazzando i vuoti con una campagna di promozioni a tutto spiano, l'Armata Rossa avrebbe avuto ai livelli più alti del comando moltissimi ufficiali inesperti e poco adatti a svolgere i compiti loro assegnati.

Tuttavia, ammettendo che i russi fossero riusciti ad 'addestrare' il nuovo corpo ufficiali, a far buon uso delle operazioni militari compiute dalla Wehrmacht (quindi, ad esempio, concentrando i T-34/76 in massa invece che mandarli all'attacco a spizzichi e bocconi), a ottenere almeno temporaneamente (per pochi giorni, se non per qualche ora) la supremazia aerea sulla Polonia centro-occidentale e a sfondare la linea (o le linee) di difesa tedesche, l'offensiva si sarebbe presto arenata per via dello stesso problema che accomuna tutte le guerre e cioè la mancanza di un efficace sistema logistico. Sostiene Jonathan Pieri: "*Il problema logistico degli eserciti russi - che si trattassero di quelli zaristi che della successiva Armata Rossa - c'è sempre stato e probabilmente rimase anche per buona parte della Guerra Fredda (anche se ovviamente non venne mai messo alla prova). Anche questo per vari motivi, per lo più geografici. La Russia zarista prima e l'URSS dopo, erano paesi immensi con climi assolutamente inclementi. Già questo da solo complica notevolmente i servizi logistici perché un conto è creare una rete ferroviaria e statale in Francia, un conto in un paese che è grande 3 volte l'Europa. Persino i collegamenti aerei erano più complessi; il clima non era certo favorevole all'aviazione come quello dell'Europa centro-occidentale.*

A questi problemi intrinseci si aggiunse il fatto che nella Seconda Guerra Mondiale le industrie sovietiche si indirizzarono completamente nella produzione di mezzi corazzati. Questo permise una produzione mensile immensa (seconda solo a quella americana e non tutti gli anni, per alcuni fu addirittura la prima), ma anche una bassissima produzione di veicoli per trasportare la fanteria e i rifornimenti. Questi, che già di per se sono estremamente vulnerabili e soggetti ad un'usura enorme, sono vitali ovviamente anche per l'appoggio alle grandi formazioni corazzate e infatti per parte della guerra i Corpi e le Armate corazzate sovietiche ebbero una proporzione veramente troppo alta di carri armati rispetto ai mezzi per la fanteria

La fortuna per i sovietici fu appunto quella di usufruire dell'arrivo di migliaia e migliaia di camion dagli USA (secondo le stime dello storico Norman Davies tra il 1943 e '45 vennero inviati 375.883 camion!) che quindi misero letteralmente "sulle ruote" l'Armata Rossa e le permise di effettuare operazioni offensive in profondità altrimenti impossibili (come Bragation)." Si dovrebbe a questo punto intuire che un'offensiva sovietica seguendo le direttive del maresciallo Zukov non sarebbe andata molto lontano. Ipotizzando che le direttive dell'operazione si sarebbero basate sullo studio presentato a Stalin il 15 maggio 1941, ecco che il piano del grande stratega prevedeva di sfondare con un potente raggruppamento di armate il fronte del Gruppo d'Armate Sud, in maniera da isolare il Reich dai suoi alleati meridionali, per poi puntare a nord, verso Danzica, e intrappolare le divisioni della Wehrmacht stanziate in Polonia. In contemporanea, altri reparti dell'Armata Rossa avrebbero attaccato da nord, in direzione di Varsavia, e avrebbero collaborato anch'essi alla distruzione delle forze tedesche nella Polonia centro-meridionale. Ora, combinando questi elementi con tutte le precauzioni del caso che i tedeschi, nel limite del possibile, avrebbero potuto adottare in vista di un'offensiva dell'Armata Rossa, che cosa salta fuori? Una disfatta sovietica di proporzioni colossali. Con alle spalle un sistema logistico fragilissimo, senza più l'effetto sorpresa e privati nei primi giorni della superiorità aerea, l'avanzata dei russi nella Polonia occupata avrebbe potuto proseguire per circa una trentina di chilometri, nell'ala sud, mentre nel versante settentrionale le punte avanzate sarebbero potute entrare in vista degli edifici della periferia di Varsavia. Poi ci sarebbe sta-

to il collasso totale: mentre i bombardieri strategici della Luftwaffe si sarebbero diretti nell'entroterra sovietico a bombardare città, linee ferroviarie, ponti chiave, quartier generali, installazioni militari e industriali, quelli a medio raggio avrebbero seminato scompiglio nelle immediate retrovie, mandando a ramengo le comunicazioni e devastando gli aerodromi più avanzati. Le formazioni di caccia avrebbero eliminato dai cieli qualsiasi aereo sovietico mentre gli squadroni di Stuka si sarebbero avventati contro le formazioni celeri dell'Armata Rossa. Qualora l'aviazione non fosse stata sufficiente a fermare le masse roboanti di T-34 e KV, sarebbero intervenuti i feroci cannoni da 88 mm, che dalle città della Germania sarebbero stati smontati e messi al servizio della Wehrmacht. Infine, i reparti motocorazzati tedeschi avrebbero dato il colpo di grazia agli ultimi reparti del primo scaglione. Supponendo che 25 corpi meccanizzati su 29 avessero preso parte all'offensiva, tenendone 4 nella seconda ondata, l'Armata Rossa avrebbe perso nel giro di una settimana o anche meno tutto ciò che aveva faticosamente messo in piedi nel giro di un anno e più mesi. Non soltanto i russi non avrebbero più avuto delle forti unità corazzate ma avrebbero avuto l'intero fronte debolmente difeso, se i tedeschi fossero passati al contrattacco. Non prevedendo una simile disfatta, è corretto pensare che l'Alto Comando sovietico non avesse predisposto misure adeguate per difendere il vecchio confine. Stalin avrebbe sicuramente proclamato la mobilitazione generale ma una nazione non la si mobilita nel giro di qualche giorno. Ciò avrebbe richiesto tempo, ancora di più dal momento che le vie di comunicazione a ovest della linea Leningrado-Mosca-Rostov sarebbero state duramente battute dai bombardieri della Luftwaffe. Infine, una disfatta delle proporzioni della Guerra d'Inverno non avrebbe avuto altro effetto se non quello di indebolire ulteriormente il morale e fiaccare lo spirito combattivo dei soldati dell'Armata Rossa. Di fronte a questa crisi, e dopo un periodo di breve riorganizzazione, la Wehrmacht avrebbe lanciato la propria offensiva. Un'offensiva che sarebbe andata assai meglio rispetto all'ipotetica Operazione Barbarossa, pur tenendo in considerazione tutte le difficoltà che i tedeschi avrebbero incontrato.

Lo scrive perfino Alessandro Torti nell'introduzione del suo libro *Il contrabbandiere*: "*In questa linea temporale viviamo in un mondo globalizzato, parliamo tutti l'inglese e il nostro problema è il terrorismo arabo. Che cosa sarebbe successo se Hitler avesse invaso l'Inghilterra, sconfitto Stalin e quindi vinto la guerra? Il grande Reich sarebbe esteso fino agli Urali, parleremmo tutti il tedesco e avremmo qualche problema con il terrorismo arabo.*"

In conclusione, c'è un aspetto comune a entrambi questi scenari di ATL: senza più l'Inghilterra tra i piedi, Hitler avrebbe comunque, in un modo o nell'altro, piegato l'Unione Sovietica annientando buona parte dell'Armata Rossa e privandola di importanti città industriali e simbolo come Leningrado, Mosca, Kiev, Karkov, Sebastopoli, Rostov, Baku e Stalingrado, magari perfino raggiungendo la tanto agognata meta della linea 'Arcangelo-Astrakhan'. Stalin sarebbe stato deposto da una coalizione di generali e capi del partito e l'URSS si sarebbe dissolta, proprio come accadde dopo la caduta del Muro di Berlino, e le minacce a oriente per il Reich millenario sarebbero state minime. "*La vera prova della "vittoria" ora sarebbe stata interna: sarebbe riuscito il regime di Hitler a consolidare il proprio governo nei territori occupati?"* si chiedono Deutsch e Showalter.

Prima di rispondere vorrei ricordare al lettore un fatto fondamentale per capire la risposta che i due storici forniscono. Quando ebbe inizio l'Operazione Barbarossa, i carri armati della 4ª Armata Panzer venivano inghirlandati e ornati di fiori mentre si precipitavano a capofitto attraverso i Paesi Baltici. In Bielorussia e in Ucraina, i soldati tedeschi furono accolti come liberatori da quegli uomini e quelle donne terrorizzati dalle purghe di Stalin e impoveriti da 25 anni di Comunismo.

Tutto questo senza che, da parte tedesca, vi fosse mai stata una politica di vera 'liberazione'. Questo entusiasmo durò ben poco: nelle retrovie del fronte entrarono immediatamente in azione le *Einsatzgruppen*, i reparti speciali delle SS con il solo compito di rastrellare e liquidare gli oppositori del regime e sfruttare nella maniera più brutale e spietata le terre conquistate. E non erano i soli! Tutti i reparti della Wehrmacht che operarono sul fronte orientale avevano subìto un processo di 'nazificazione', di lavaggio del cervello. In un ordine del generale Keitel datato il 13 maggio veniva chiaramente espresso il fatto che nessun soldato tedesco sarebbe stato processato qualora avesse commesso crimini o reati nei confronti delle popolazioni slave.

Dunque, in un'ipotetica vittoria contro l'URSS, come avrebbero dovuto comportarsi le truppe di occupazione? Il Colonnello Samuel Newland presenta uno scenario alternativo in cui delinea che cosa sarebbe successo se i tedeschi avessero adottato una politica di occupazione più incentrata sullo spirito collaborativo delle popolazioni locali piuttosto che sullo sterminio di massa. Ma se il Führer avesse permesso questo, non sarebbe stato Adolf Hitler: non sarebbe possibile immaginare tutta questa buona volontà da parte del regime. Perciò, ecco la risposta che i due storici danno alla loro stessa domanda: "*Una vittoria contro l'Unione Sovietica è paragonabile alla maturazione di un frutto indigesto – indigesto, cioè, nel contesto del sistema Nazionalsocialista che sarebbe stato teso al massimo dall'occupazione dei territori, e che sarebbe dovuto cambiare essenzialmente per poter assimilare le conquiste orientali.*"

NOTE DI RIFERIMENTO

Capitolo I

1. *Storia del III Reich*, volume 3, pag. 940 e *Operation Sea Lion* di Fleming, pag. 35
2. http://www.lasecondaguerramondiale.it/francia01.php
3. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 81-83
4. Per una descrizione dettagliata e approfondita del contrattacco di Arras ho fatto riferimento a questi volumi: *The War in France and Flanders 1939-1940*, *The Fall of France: Act with Daring* e *The Rommel Papers*.
5. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 94
6. Ibid, pag. 116

Capitolo II

1. *The Defence of United Kingdom*, pag. 106-107
2. Ibid, pag. 124
3. Le cifre appena descritte sono state volutamente ingigantite, tenendo conto dei 10 squadroni di caccia inviati alla Francia, cosa che nella realtà non accadde.
4. *Royal Air Force 1939-1945 – Volume 1*, pag. 120
5. La narrazione dei fatti, rivalutata in base al contesto, si basa sulle seguenti opere: *Dunkerque 1940 – Operation Dynamo*, *The War in France and Flanders 1939-1940*, *The Rommel Papers* nonché citazioni che si ritrovano tra le pagine di *The Battle of Britain* di Holland.
6. Il piano elaborato dal soggetto in questione è puramente inventato: nella realtà, i tedeschi non avevano alcuna idea su come annientare fisicamente il BEF.
7. L'episodio del *Mona's Isle* è descritto a pagina 184 del libro del Mag. Ellis. Le vicende riguardanti le truppe belghe sono prese dal volume *Belgium – The Official Account of What Happened, 1939 – 1940*.
8. *The Official Account of What Happened*, pag. 48-51
9. Per una narrazione più realistica possibile, tutti i fenomeni di alba e tramonto descritti si basano su dati reali, ricavati dal sito http://aa.usno.navy.mil/data/docs/RS_OneYear.php. Le coordinate dei luoghi sono quelle indicate dal sito stesso.

Capitolo III

1. Nella prima bozza del romanzo avevo pensato di creare un appendice a parte per quanto riguarda l'organizzazione della Luftwaffe e della RAF ma ho pensato che fosse stato meglio dedicare una piccola nota alla questione. Il lettore profano di aviazione militare, per una migliore comprensione del testo, è bene che sappia che tutte le unità della Luftwaffe erano divise in flotte aeree (nel testo indicate come *Luftflotten* o *Luftflotte*, al singolare) le quali raggruppavano più corpi aerei (*Fliegerkorps*). Da un punto di vista tattico, ciascun corpo aereo era formato da più stormi (*Geschwader*), ciascuno dei quali comprendeva circa 120-150 velivoli. A seconda del tipo di aerei impiegati, le unità erano suddivise tra stormi di caccia (*Jagdgeschwader*, JG), stormi di bombardieri (*Kampfgeschwader*, KG), stormi di cacciabombardieri (*Stukageschwader*, StG) e stormi di caccia pesanti (*Zerstörergeschwader*, ZG). Vi furono poi altre denominazioni introdotte dai tedeschi nel corso della guerra, come lo stormo di addestramento (*Lehrgeschwader*, LG) o lo stormo di attacco al suolo (*Schlachtgeschwader*, SchlG). L'unità operativa di base era però il gruppo (*Gruppe*), composto da 36 a 48 apparecchi. Ciascuno stormo racchiudeva da 2 a 4 gruppi e, nella loro identificazione, erano

rappresentati da numeri romani anteposti al tipo e al numero dello stormo di appartenenza: ad esempio, III./KG 3 indica il 3º gruppo del 3º stormo di bombardieri. Ciascun gruppo era formato da tre squadroni (*Stafflen* o *Staffel*), per un totale da 12 a 16 velivoli, e ognuno di essi vedeva inquadrate tre o quattro squadriglie (*Schwärm*), con 4 velivoli ciascuna. Nell'identificazione, le squadriglie erano indicate con i numeri arabi e seguivano lo stesso ragionamento fatto per i gruppi: ad esempio, 2./JG 4 indica la 2ª squadriglia del 4º stormo di caccia. I termini *Kette* e *Schwarm* (letteralmente 'sciame') indicano invece due formazioni di volo adottate dalla Luftwaffe: la prima prevedeva 3 aerei disposti a V mentre la seconda è più conosciuta come la *Finger Four*, la formazione a quattro punte, formata da due coppie di aerei (*Rotten*), ciascuna composta da un aereo leader e un suo gregario.
La RAF, nel 1940, era formata da due grandi unità: il Comando Caccia (*Fighter Command*) e il Comando Bombardieri (*Bomber Command*). Sia i caccia che i bombardieri erano suddivisi in gruppi (*Groups*) a loro volta formati da un numero oscillante tra due e tre squadroni (*Squadrons*). Lo squadrone era l'unità operativa di base della RAF. Un'unità di caccia era composta da 26 piloti, 16 aerei e una piccola riserva, normalmente da 3 a 5 apparecchi). In formazione tattica, uno squadrone veniva normalmente impiegato con 12 aerei. In alternativa, era possibile far decollare due squadriglie da 6 o tre sezioni da 4 caccia.
2. *The Luftwaffe War Diaries*, pag. 108
3. Ibid, pag. 105-106
4. Ibid, pag. 103-104
5. *La Grande Storia della Seconda Guerra Mondiale*, pag. 102 e *The Battle of Britain* di Holland, pag. 279
6. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 147-154
7. Estratto da varie sezioni di *19 Weeks*.
8. Quotato da varie pagine di *Operation Sea Lion* di Kieser.

Capitolo IV
1. In realtà, la 14ª Armata venne sciolta dopo la campagna di Polonia per essere nuovamente riattivata nel 1943, per rallentare l'avanzata degli Alleati in Italia. Io l'ho riattivata precocemente, in maniera da non lasciare falle nello schieramento tedesco dal momento che, in vista dell'Operazione 'Leone Marino', la 16ª Armata, nel contesto da me trattato, ho ipotizzato che fosse stata ritirata dalla prima linea e stazionata nelle Fiandre.
2. *The Fall of France*, pag. 143
3. Quotato da *The Rommel Papers* e *The Fall of France*.
4. Sono rispettivamente l'inizio e la chiosa del discorso del Duce. L'entrata in guerra dell'Italia e le vicende sul fronte alpino occidentale rispecchiano fedelmente ciò che veramente accadde.
5. Discorso preso dal documentario di Atlantide 'La Battaglia d'Inghilterra'.
6. *The Battle of Britain* di Holland, pag. 310-311

Capitolo V
1. *Storia del Terzo Reich*, volume 3, pag. 940
2. *Kriegsmarine* di Jackson, pag. 17
3. Per ulteriori informazioni, consultare l'appendice 1
4. Quotato da varie sezioni di *Operation Sea Lion* di Schenk.
5. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 118

6. Per rendere ancora più realistica una mobilitazione dell'industria aeronautica tedesca tra il 1939 e il 1940, ho dovuto tener conto di come andarono i fatti nella realtà: la mobilitazione generale tedesca fu proclamata nel febbraio del 1943 ma fu solo nel luglio del 1944 che iniziarono a sentirsi i primi effetti. Perciò ho ipotizzato un maggior coinvolgimento della Luftwaffe nel conflitto civile spagnolo, con il conseguente sviluppo dell'industria aeronautica in patria per sostenere lo sforzo bellico.
7. Le cifre sono citate nel documentario *The Battle of Britain* della serie *Battlefields* di Discovery Channel.
8. *The Battle of Britain* di Holland, rispettivamente pag. 68, 80, 141 e 264
9. *The Luftwaffe War Diaries*, pag. 109
10. Ibid, pag. 82
11. *Luftwaffe victorious*, pag. 27-28
12. Ispirato in parte al Do-317 B-2, si tratta di un progetto frutto della mia immaginazione, in quanto la Luftwaffe non riuscì mai a sviluppare a dovere l'arma dei bombardieri strategici.
13. L'aereo in questione entrò in servizio solamente nel 1943. Alcuni esemplari furono impiegati per liberare Mussolini quando era tenuto prigioniero sul Gran Sasso.
14. *Operazione Barbarossa*, pag. 25-27
15. *Operation Sea Lion* di Schenk, pag. 325
16. La Direttiva n. 16 fece il suo debutto il 16 luglio. In questo contesto, ho assunto che Keitel e Hitler non fossero ancora stati informati riguardo alle zone di sbarco.
17. In varie pagine di *Operation Sea Lion* di Schenk, l'autore illustra dei piani di sbarchi ingannatori, probabilmente molto teorici, da attuarsi sulla costa orientale dell'Inghilterra.

Capitolo VI

1. Citazione presa dal DVD *Dall'avvento del nazismo all'invasione della Francia* edito da Panorama.
2. *The Defence of United Kingdom*, pag. 157-158
3. *Civil Defence* descrive al meglio tutte le organizzazioni e i metodi ed è stata l'opera principale da me impiegata per la stesura di quel paragrafo.
4. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 72
5. *Operation Sea Lion* di Fleming, pag. 62
6. Basato in generale su *Operation Sea Lion* di Fleming, pag. 167-170 e su *British Intelligence in Second World War*, pag. 159-190
7. *The Battle of Britain* di Holland, pag. 333
8. *Operation Sea Lion* di Marix Evans, pag. 67
9. *The Defence of United Kingdom*, pag. 439
10. La stessa manovra fu eseguita dall'Ammiragliato il 13 settembre. Dato il contesto, mi è sembrato logico anticiparla, con la sola differenza di piazzare al posto dell'incrociatore pesante *Hood* il *Repulse*.
11. Nella realtà storica, gli inglesi riuscirono il 12 febbraio 1940 a intercettare l'*U-33* e a recuperarne i codici di Enigma anche se i frutti maturi di quel lavoro non iniziarono ad apparire alla fine del 1941. Cfr. *Enigma* di Montefiore.
12. *The Defence of United Kingdom*, pag. 131
13. Ibid, pag. 129-130
14. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 20

15. L'organizzazione della 1ª divisione di fanteria 'Londra' si basa sulla ricerca effettuata sul sito www.ordersofbattle.com, in data 10 luglio 1940. Nel testo, per non allungare troppo, non ho riportato le compagnie di supporto.
16. *The Defence of United Kingdom*, pag. 131-132
17. Ibid, pag. 448 et seq.
18. Questo fatto accadde veramente il 31 luglio.
19. *The Defence of United Kingdom*, pag. 129
20. Ibid, pag. 133-134
21. Estratto da *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 167 e dal documentario *Il radar e la Battaglia d'Inghliterra*.
22. Ibid, pag. 167-170 e basato su alcuni spezzoni dello stesso documentario.
23. Ibid, pag- 173-175
24. In questo contesto, le cifre sono state tutte rivisitate. Per le perdite effettive, cfr. *The Battle of Britain* di Holland, pag. 278
25. Ibid, pag. 321-323
26. *The Defence of United Kingdom*, pag. 442
27. *The Battle of Britain* di Holland, pag. 350-352
28. *The Second World War – Royal Air Force*, pag. 9, un documento in formato .pdf reperibile gratuitamente sul sito www.raf.mod.uk.

Capitolo VII

1. Per questo paragrafo ho fatto principalmente riferimento a *The Brandeburger Commandos*, pag. 10-23, con qualche informazione secondaria aggiuntiva ricavata dalle ricerche su internet.
2. *Invasion!*, pag. 85-87
3. *Jagdwaffe*, vol. 2, pag 6-7

Capitolo VIII

1. *The Luftwaffe War Diaries*, pag. 112. L'attacco al convoglio 'Bread' si svolse realmente il 10 luglio.
2. *Invasion!*, pag. 139-140
3. http://www.battleofbritain1940.net/document-25.html
4. L'attacco tedesco al convoglio OA-178 accadde storicamente il 4 luglio 1940, come è descritto in *The Battle of Britain* di Holland, pag. 354-362, ma non venne completamente annientato. Il totale affondamento dei mercantili si spiega solo in un contesto come quello da me trattato, ipotizzando una maggior presenza delle navi da guerra leggere della Kriegsmarine nel Canale della Manica.
5. Le S-boot erano chiamate dagli inglesi 'E-boot', che sta per *enemy boat*, cioè battello nemico.

Capitolo IX

1. *Storia del Terzo Reich – Volume 3*, pag. 816
2. *The Battle of Britain* di Holland, p. 325. Le cifre riguardanti la produzione aeronautica tedesca nel mese di giugno parlano di 334 bombardieri e 220 caccia.
3. I dati tecnici riguardanti il consumo di carburante dei caccia tedeschi e le esperienze di Günther Rall li ho ricavati dal documentario *Atlantide – La Battaglia d'Inghilterra*.
4. *Operation Sea Lion* di Schenk, pag. 136-139
5. Per questa espressione ho preso ispirazione da una celebre frase di Carlo Rosselli: 'Oggi in Spagna, domani in Italia'.

6. Per questa sezione ho fatto riferimento a *Royal Air Force 1939-1945 – Volume 1*, pag. 151-197

Capitolo X

1. Il raid contro Haamstede fu lanciato il 7 agosto.
2. L'episodio descritto si basa su un raid che accadde realmente l'11 agosto. Le perdite di entrambe le aviazioni sono state completamente riadattate in base al contesto, cercando di seguire il più possibile quelle storiche.
3. http://www.battleofbritain1940.net/0024.html
4. Le incursioni contro le stazioni della Catena Nazionale furono lanciate il 12 agosto ed effettivamente i Ju-88 misero fuori servizio per undici giorni la stazione radar di Ventnor. Gli inglesi tuttavia, per trarre in inganno i tedeschi mascherando la falla che si era creata nella rete di avvistamento radar, sistemarono una stazione d'emergenza, che non era nient'altro che una banale trasmittente. In questo modo però, le stazioni di monitoraggio delle onde radio piazzate dai tedeschi continuarono a percepire i segnali, dando quindi l'impressione che gli inglesi fossero riusciti a rimettere in sesto il radar. Effettuando accurate ricerche bibliografiche e in internet, posso confermare che per l'11 luglio gli inglesi non disponevano ancora di tali dispositivi d'emergenza nell'area in questione. Nella realtà, i vertici della Luftwaffe giudicarono come tempo sprecato le incursioni contro le stazioni radar; nel contesto da me trattato, accorgendosi della vittoria ottenuta, ho ipotizzato una reazione del tutto opposta a quella che accadde realmente.
5. L'idea di reiterare gli attacchi contro le stazioni radar è una conseguenza del contesto da me immaginato.
6. *Lehrgeschwader 1*, letteralmente 'stormo d'addestramento operativo', era un'unità multiruolo nella quale venivano sperimentati nuovi aerei e nuovi metodi e tattiche.
7. Si legge quinto *Gruppen* di *Zerstörer* del *Lehrgeschwader* 1
8. La descrizione degli avvenimenti accaduti durante il giorno dell'Aquila rispecchia, eccezion fatta per le perdite, ciò che accadde il 13 agosto.
9. *Royal Air Force 1939-1945 – Volume 1*, p. 166
10. Ibid, pag. 177
11. Ibid, pag. 133
12. Gli episodi riguardanti il 15 luglio accaddero veramente il 15 agosto, a parte la comparsa del *Trägergruppe* che è una mia invenzione relativa al contesto.
13. Quella descritta si tratta di una *summa* dei principali avvenimenti che si svolsero tra il 24 agosto e il 6 settembre. Il così grande numero di sortite in un solo giorno è comprensibile se si considera che, nel contesto da me trattato, mancavano ormai pochissimi giorni all'invasione.
14. *The Battle of Britain* di Holland, pag. 319
15. Ibid, pag. 478-479
16. Le condizioni climatiche previste per il 20 luglio rispettano quelle storiche.
17. Per l'invasione dell'Olanda furono impiegati gli Ju-52 come trainanti per gli alianti. Facendo però partecipare tutti e tre i reggimenti della 7a divisione aerea, ho ritenuto necessario riservare i trimotori da trasporto esclusivamente ai paracadutisti.
18. Dalle mie ricerche bibliografiche e in rete, ho potuto constatare di come su questo episodio ci siano ancora oggi parecchie divergenze: il sito 'http://www.pembrokedock.org/h_war_4.htm' parla di tre Ju-88 che attaccarono e distrussero 11 serbatoi su 17 mentre il sito 'http://www.battleofbritain1940.net/0029.html' riferisce che due Ju-88 spazzarono via 10 cisterne su 15 e che l'incendio venne messo sotto controllo alle prime ore del giorno seguente. Dennis Richards, a pag. 177 di *Royal Air Force 1939-1945 – Volume 1* riporta di un Ju-88 che distrusse 10 depositi di carburante su 15 e riferisce che l'incendio durò per una settimana mentre sul sito

‘http://www.stayinwales.co.uk/wales.cfm?town=Pembroke+Dock’ si legge che le fiamme imperversarono sul luogo del bombardamento per 18 giorni.
19. Questo accadde il 7 settembre.
20. *The Defence of United Kingdom* pag. 223

Capitolo XI
1. Una cosa simile fu operata dagli Alleati durante nella notte del D-day.
2. Questa era una particolarità dei paracadutisti tedeschi. A differenza di quelli italiani, russi, inglesi o francesi, i *fallschirmjäger* si paracadutavano privi delle loro armi, il che li rendeva estremamente vulnerabili non appena avessero toccato terra. Tutto il loro arsenale veniva infatti trasportato dentro grandi container che venivano lanciati in prossimità con la prima ondata.
3. L’assalto alla Langdon Battery riprende i metodi impiegati dai tedeschi per assaltare il forte di Eben Emael e descritti da protagonisti di spicco che presero parte alla battaglia come il tenente Rudolf Witzig e il capitano Walther Koch.

Capitolo XII
1. 1 – Bastione esterno; 2 – Fossato settentrionale; 3 – Ingresso esterno; 4 – Bastione settentrionale; 5 – Ingresso settentrionale; 6 – Strada militare settentrionale; 7 – Ridotta ‘Drop’; 8 – Strada della ridotta ‘Drop’; 9 – Caserma ‘Grand Shaft’; 10 – Pozzo; 11 – St. Martins Battery; 12 – Porta di Archcliffe; 13 – Cappella; 14 – Rovine della Chiesa dei Cavalieri Templari; 15 – Via Cittadella; 16 – Caserma ‘South Front’; 17 – Strada militare meridionale; 18 – Via Archcliffe; 19 – Cima delle scogliere; 20 – Fossato meridionale; 21 – South Front Battery; 22 – Mensa ufficiali;
23 – Fortificazione esterna occidentale; 24 – Citadel Battery; 25 – Cittadella.

Capitolo XIII
1. Lo stesso identico trucco fu ideato da Rommel durante la ritirata in Nord Africa, dopo lo sfacelo subìto ad El Alamein.
2. Cfr. *The Battle of Britain* di Holland, pag. 310-311. Harold Nicolson si spense in realtà il 1 maggio 1968 ma egli non avrebbe esitato a suicidarsi nel caso i tedeschi avessero invaso la Gran Bretagna.

Capitolo XIV
1. *Operazione Barbarossa*, pag. 383

Capitolo XV
1. *Operation Sea Lion* di Shenck, pag. 135
2. Ibid, pag. 171 et seq.
3. *Invasion* di Macksey, pag. 147
4. Gli stessi danni furono quelli che la *Bismarck* subì durante lo scontro navale nello Stretto di Danimarca, il 24 maggio 1941. Vale la pena informare il lettore che tutti gli scontri per mare illustrati nel capitolo XV sono stati ispirati ad alcune delle più grandi battaglie navali della Seconda Guerra Mondiale, da quella di Capo Matapan alla caccia della Graf von Spee.
5. Cfr. *Operation Sea Lion* di Fleming, pag. 260-264 e *Storia del Terzo Reich – Volume 3*, pag. 965-968
6. Grado delle SS corrispondente a quello di capitano

Capitolo XVI

1. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 71

Capitolo XVII

1. *Operation Sea Lion* di Kieser, pag. 74
2. Quello era un grado in uso nelle forze militari tedesche.
3. A Lydd venne edificato un aerodromo, ma solamente nel 1951
4. *Operation Sea Lion* di Schenck, pag. 184
5. Ibid, pag. 184. Cfr. anche *Intelligence Bullettin about German Rocket's and Recoilless Weapons*, reperibile sulla rete.

Capitolo XVIII

1. Secondo fonti bibliografiche, Sir Oswald Mosley avrebbe agito proprio in quel modo. La richiesta di Mosley di farsi portare via da Churchill è però una mia invenzione.
2. La prima Max fu usata nella notte tra il 20 e il 21 novembre e trasportata esternamente da due He-111
3. Ho fatto riferimento al XIV canto dell'inferno di Dante, quello in cui sono dannati i bestemmiatori e i violenti contro Dio, continuamente colpiti da una pioggia di fuoco.

LISTA DELLE FONTI

Bibliografia

Anonimo, Belgium – The Official Account of What Happened, 1939 – 1940, Evans Brothers Limited, 1941
Bekker, Cajus, The Luftwaffe War Diaries, Doubleday&Company, 1968
Carell, Paul, Operazione Barbarossa, BUR Storia, 2009
Carell, Paul, Le Volpi del Deserto, BUR Storia, 1971
Collier, Basil, The Defence of United Kingdom, The Naval & Military Press, 2004
Dennis, Richard, Royal Air Force 1939-1945 – Volume 1, HMSO, 1953
Dildy, Dough, Dunkerque 1940 – Operation Dynamo, Osprey, 2010
Ellis, William, The War in France and Flanders 1939-1940, HSMO, 1954
Evans, Martin Marix, Invasion! – Operation Sealion 1940, Pearson Education Limited, 2004
Evans, Martin Marix, The Fall of France – Act with Daring, Osprey Military Publishing, 2000
Fleming, Peter, Operation Sea Lion – Hitler's Plot to Invade England, Tauris Parke Paperback, 1957
Gilbert, Martin, La Grande Storia della Seconda Guerra Mondiale, Mondadori, 2003
Gioannini Marco e Massobrio Giulio, Bombardate l'Italia, Rizzoli storica, 2007
Hinsley, Francis, British Intelligence in Second World War – Volume 1, HMSO, 1979
Holland, James, The Battle of Britain – Five Months that changed History, May – October 1940, Bantham Press, 2010
Holmes, Tony, Spitfire vs. Bf 109 – Battle of Britain, Osprey Publishing, 2007
Irving, David, The Rise and Fall of the Luftwaffe, Focal Point, 1973
Jackson, Robert, Kriegsmarine: The Illustrated History of The German Navy in WWII, 2001
Kieser, Egbert, Operation Sealion - The German Plan to Invade Britain in 1940, Cassel Military Paperback, 1997
Kurowski, Franz, The Brandeburger Commandos – Germany's Elite Warrior Spies in WW2, Stackpole Books, Military History Series, 2005
Lake, Jon, The Battle of Britain, Prospero Books, 2000
Macksey Kenneth, Invasion – The Alternate History of the German Invasion of England, Greenhill Books, 1980
Mombeek, Eric, JADGWAFFE – Battle of Britain Phase One July-August 1940, Classic Publications, 2001
Mombeek, Eric, JADGWAFFE – Battle of Britain Phase Two August-September 1940, Classic Publications, 2001
Mombeek, Eric, JADGWAFFE – Battle of Britain Phase Three September-October 1940, Classic Publications, 2001
Mombeek, Eric, JADGWAFFE – Battle of Britain Phase Four November 1940-June 1941, Classic Publications, 2001
Montefiore, Hugh, Enigma – the battle for the code, Cassel Military Paperback, 2000
Moss, Norman, 19 Weeks – America, Britain, and the Fateful Summer of 1940, Houghton Mifflin Company, 2003
O'Brein, Terence, Civil Defence, HMSO, 1955
Priest, Patricia, The Luftwaffe and its war of attrition, Air War College – Maxwell Air Base, Alabama, 1995
Rommel, Erwin, redatto da Liddell Hart, The Rommel Papers, Printed in USA, 1953
Schellenber, Walter, Invasion 1940 – The Nazi Invasion Plan for Britain, St Ermin's Press, 2000
Schenk, Peter, Invasion of England 1940 – The Planning of Operation Sealion, Conway Maritime Press, 1990
Schirer, William, Storia del Terzo Reich – Volume 3, Fabbri Editori, 1979

Schwalter Dennis e Deutsch Harold, If the Allies had Fallen – Sixty Alternate Scenarios of World War II, Frontline Books, 2010
Spick, Mike, Luftwaffe Victorious, Greenhill Books, 2005
Tsouras, Peter, Third Reich Victorious: Alternate Decisions of World War II, The Random House Publishing Group, 2008
Wragg, David, Plan Z – The Nazi Bid for Naval Dominance, Pen & Sword, 2008

Documenti multimediali e sitografia

Documentario Atlantide – Il radar e la Battaglia d'Inghliterra
Documentario Atlantide – la Battaglia d'Inghilterra
DVD Battlefield – The Battle of Britain, Discovery Channel
DVD Battlefield – The Battle of France, Discovery Channel
DVD I sette anni che sconvolsero il mondo – dalla nascita del nazismo al 1940, Eagle Pictures
DVD Le grandi battaglie del 900 – la Battaglia d'Inghilterra, la Gazzetta dello Sport
DVD Le più grandi battaglie della seconda guerra mondiale a colori – l'epopea di Dunkerque, National Geographic
DVD Seconda Guerra Mondiale – Dall'avvento del nazismo all'invasione della Francia, I documenti di Panorama

http://battleofbritainblog.com/
www.battleofbritain1940.net
www.freewebs.com/heinkill/alternatehistory.htm
www.lasecondaguerramondiale.it
www.naval-history.net
www.newspaperarchive.com
www.raf.mod.uk/bob1940/bobhome.html
www.warsailors.com/freefleet/index.html
www.lexikonderwehrmacht.de
www.ordersofbattle.com

APPENDICE 1 – La Kriegsmarine, il piano Z e l'invasione della Norvegia

Se i tedeschi avessero lanciato l'Operazione 'Leone Marino' il 22 settembre e se si fossero comportati secondo i loro piani, si è visto che il tutto si sarebbe concluso in una tragica catastrofe. Qual è il motivo alla base di questo disastro? Non c'è bisogno di formulare chissà quale ipotesi dal momento che la risposta è unica: il problema è nel numero di navi da guerra operative della Kriesgmarine.

Se si dà un'occhiata alle navi maggiori (intese dai cacciatorpediniere in su) effettivamente disponibili nel settembre 1940, si scopre che i tedeschi potevano schierare in campo 1 incrociatore pesante (*Admiral Hipper*), 3 incrociatori leggeri (*Emden*, *Köln* e *Nürnberg*), 6 cacciatorpediniere e mezzo, 7 torpediniere (*Seeadler*, *Greif*, *Kondor*, *Falke*, *Wolf*, *Iltis* e *Jaguar*) e 12 torpediniere più piccole. Vi erano grandi navi da guerra teoricamente in servizio ma che, in realtà, avevano da poco intrapreso l'addestramento o le prove in mare (le corazzate *Bismarck* e *Tirpitz* assieme all'incrociatore pesante *Prinz Eugen*, pronti solamente nel 1941). Alcune erano nei cantieri per essere sottoposte a grandi lavori (la corazzata tascabile *Admiral Scheer* era a Wilhelmshaven e lì sarebbe rimasta fino al 23 ottobre 1940); altre ancora, invece, si trovavano in riparazione: la *Scharnhorst*, che era stata silurata dal cacciatorpediniere *HMS Acasta* l'8 giugno, rimase a Kiel fino al 19 ottobre; la *Gneisenau*, colpita dal cacciatorpediniere *HMS Clyde* il 20 giugno, restò a Kiel fino al 5 novembre; la corazzata tascabile *Lützow*, danneggiata dal sommergibile *Spearfish*, fu rimossa dal servizio l'8 agosto per lavori di trasformazione; infine, l'incrociatore leggero *Leipzig*, centrato dal sommergibile *Salmon* il 13 dicembre 1939, fu tolto dal servizio il 27 febbraio 1940 e rimase ai lavori fino al 1 dicembre, venendo trasformato in nave scuola.

Per quanto riguarda i cacciatorpediniere, il *Z6 Theodor Riedel* subì un guasto alle turbine di babordo poco dopo essere uscito dal cantiere e il 5 novembre fu costretto a rientrare da Brest a Kiel; assieme a quello vi erano il *Z10 Hans Lody*, il *Z14 Friedrich Ihn*, il *Z16 Friedrich Eckholdt*, il *Z5 Paul Jacobi* e il *Z15 Erich Steinbrinck*. Il 21 ottobre il *Z4 Richard Beitzen* si unì agli altri nella Manica. I restanti cacciatorpediniere non erano (e non sarebbero stati) operativi per il tardo settembre 1940: il *Z7 Hermann Schoemann* rimase a Wilhelmshaven fino al 15 febbraio 1941 e il *Z8 Bruno Heinemann* era, a sua volta, a Brema dove vi rimase fino al marzo del 1941.

Tra le unità minori, la Kriegsmarine disponeva complessivamente di 27 S-Boote (un paio di squadriglie già dispiegate nel canale della Manica), 3 F-Boot (navi scorta), 19 M-Boot (dragamine di squadra) e 52 R-Boot (motodragamine).

Fatta questa premessa, risulta particolarmente evidente che questo misero raggruppamento di unità navali – misero se messo a confronto con le massicce formazioni navali che gli Alleati schierarono in campo per le loro operazioni di sbarco, da quelle in Nord Africa in poi – risultasse assolutamente insufficiente e inadeguato, addirittura ridicolo a fronte delle esigenze di scorta dei convogli di sbarco, della protezione antiaerea, del bombardamento dei bersagli terrestri nelle zone di approdo. Tutto l'insieme sarebbe stato largamente insufficiente per un'operazione dell'entità che avrebbe dovuto assumere lo sbarco nelle contee meridionali dell'Inghilterra.

Alla Germania, dunque, serviva una Marina sufficientemente potente per poter scendere in campo ad armi pari contro la Royal Navy. Per ovviare a questo problema, ho ritenuto necessario modificare sensibilmente la politica del riarmo navale della repubblica di Weimar e anticipare forzatamente la proposta del Piano Z. Il Piano Z non era nientemeno che un ambizioso piano di costruzioni navali a lungo termine che fu concepito il 27 gennaio 1939 dopo anni di discussioni su come effettuare il riarmo navale della Germania. L'ammiraglio Raeder aveva optato per la realizzazione di un gran numero di sommergibili, economici e veloci da costruire, per indebolire il traffico mercantile dal quale la Gran Bretagna dipendeva, mentre lo stato maggiore della Kriegsmarine aveva deciso di forgiare una grande flotta di superficie, in maniera da equiparare le marine da guerra di Francia e Gran Bretagna.

Tra i tanti aggettivi che meglio descrivono il Piano Z, ve n'è uno in particolare idoneo più di tutti: irrealizzabile. Secondo il Piano Z, infatti, la Kriegsmarine sarebbe stata pronta per il 1944 (certe fonti dicono addirittura il 1946!) per scendere in campo e affrontare la Royal Navy ad armi pari e

sarebbe stata forte di: 10 corazzate (6 della progettata classe *H*, 2 della classe *Bismarck* e 2 della classe *Scharnhorst*), 8 portaerei (2 della classe *Graf Zeppelin* e altre da 20.000 tonnellate), 15 corazzate tascabili (12 della progettata classe *P* e 3 della classe *Deutschland*), 3 incrociatori da battaglia della progettata classe *O*), 6 incrociatori pesanti della classe *Admiral Hipper*, 24 incrociatori leggeri della progettata classe *M*, 22 (o 36) *Spähkreuzer*, grossi cacciatorpediniere da 5.700 tonnellate e armati con 6x150 mm, 70 cacciatorpediniere di varie classi, 78 torpediniere e 249 sommergibili di varie classi. Ecco perché ho ritenuto il Piano Z irrealizzabile.

Per di più, il piano Z fu proposto il 27 gennaio 1939 poiché un fattore condiviso sia da Hitler che dai vertici della Kriegsmarine era che la Germania sarebbe entrata in guerra contro la Gran Bretagna non prima del 1944. Perciò, secondo quest'ipotesi, il Reich avrebbe avuto tutto il tempo necessario per rinvigorire l'arma navale.

La Germania non sarebbe mai riuscita, nel contesto da me immaginato, a potenziare la Kriegsmarine entro il 1940, nemmeno se avesse concentrato tutti gli sforzi dell'industria bellica nel campo navale. Per concedere alla Germania una Marina da guerra sufficientemente potente e in grado di sfidare la Royal Navy nel 1940, ho dovuto anticipare la progettazione del Piano Z fino al 1921 e ridurne drasticamente il numero di vascelli, prevedendo la costruzione di 4 portaerei, 1 corazzata della classe *H* (il nome *Hindenburg*, come gli altri, è puramente inventato), 3 incrociatori da battaglia della classe *O* (il *Von Schlieffen*, il *Von Moltke* e il *Langsdorff*), 2 incrociatori leggeri della classe *M* (il *Dresden* e il *Danzig*), 10 cacciatorpediniere, 24 S-boot e altrettante unità minori, tra dragamine, posamine, corvette, navi ospedale, trasporti, petroliere e guardiacoste. Di fronte a un riarmo navale della Germania di queste dimensioni, ho dovuto implementare il piano di costruzioni nautiche della Gran Bretagna, fornendo agli inglesi due unità che nella realtà entrarono in scena nel 1941: le corazzate *Re Giorgio V* e *Prince of Wales*.

L'idea di introdurre dei tagli ai dazi doganali e alle tasse d'importazione è stata suggerita da *Our little Admiral* di Wage G. Dudley mentre la 'Legge di Monaco' come anticipazione delle Leggi di Norimberga è un frutto della mia immaginazione; l'idea di Hitler di impiegare disoccupati e oppositori politici in scuole di formazione per poi utilizzarli nelle costruzioni navali è stata ispirata a ciò che avvenne tra il 1942 e il 1944, quando cioè venne proclamata la mobilitazione generale della Germania e molti prigionieri, in particolar modo i soldati catturati sul fronte orientale, furono impiegati nelle fabbriche al posto della manodopera tedesca.

Arrivando al 1 settembre del 1939 con una Kriegsmarine più numerosa e meglio attrezzata rispetto a quella che realmente esistette, ho dovuto apportare delle logiche conseguenze nella principale operazione navale che si svolse tra l'autunno del 1939 e la primavera del 1940: l'invasione della Norvegia. Dando una rapida occhiata ai fatti che accaddero tra il 9 aprile e l'8 giugno 1940 si può dire che l'Operazione '*Weserübung*' ('Esercitazione Weser') fu una vittoria per i tedeschi: la Danimarca e la Norvegia furono occupate e i contingenti Alleati sbarcati nella seconda furono costretti a reimbarcarsi dopo aver subìto pesanti perdite. I tedeschi dimostrarono un'eccellente organizzazione nel cielo e sulla terraferma ma lo stesso non si può dire per il settore navale: persero, infatti, 10 cacciatorpediniere nel fiordo di Narvik, l'incrociatore pesante *Blücher* fu colpito a più riprese dalle batterie norvegesi della fortezza di Oscarsborg, l'incrociatore leggero *Königsberg* venne dapprima centrato dalle batterie di Bergen e poi affondato da cacciabombardieri britannici e, infine, l'incrociatore leggero *Karlsruhe* e la corazzata tascabile *Lützow* vennero silurati da due sommergibili. Date le circostanze storiche, la Kriegsmarine non sarebbe mai riuscita a rimpiazzare così tante perdite entro il 22 settembre 1940. E, anche se i tedeschi fossero riusciti a infittire gli sbarramenti minati alle estremità delle zone di sbarco, la mancanza di una sostanziale quantità di cacciatorpediniere avrebbe impedito loro di gestire la situazione nella Manica. Le possibilità di successo dell'Operazione 'Leone Marino' si erano così inabissate con l'affondamento delle navi tedesche nel fiordo di Narvik.

Le grandi modifiche apportate alle operazioni navali circa l'invasione della Norvegia nella realtà distorta si possono riassumere in due grandi avvenimenti, il secondo, tra l'altro, ispirato al libro di David Wragg *Plan Z: The Nazi Bid for Naval Dominance*. Tenendo in considerazione molte più unità in servizio alla Kriegsmarine (dalla stazza dei cacciatorpediniere in su) fabbricate secondo il

Piano Z, qui di seguito è elencata la (o una delle tante) possibile ripartizione delle navi da guerra in vista dell'Operazione '*Weserübung*' (le unità fittizie sono sottolineate):

- Gruppo navale 1 (obiettivo: Narvik): incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau*, corazzate *Bismarck* e *Tirpitz* come unità di copertura, portaerei *Graf Zeppelin* e 10 cacciatorpediniere;
- Gruppo navale 2 (obiettivo: Trondheim): incrociatore pesante *Admiral Hipper*, corazzata *Hindenburg*, incrociatore da battaglia *Von Moltke*, 4 + 6 cacciatorpediniere;
- Gruppo navale 3 (obiettivo: Bergen): incrociatori leggeri *Köln* e *Königsberg*, portaerei *Peter Strasser*, nave d'addestramento *Bremse*;
- Gruppo navale 4 (obiettivo: Kristiansund): incrociatori leggeri *Karlsruhe*, *Dresden* e *Danzig*, incrociatore da battaglia *Von Schlieffen*, portaerei *Großdeutschland*;
- Gruppo navale 5 (obiettivo: Oslo): incrociatore da battaglia *Langsdorff*, incrociatori pesanti *Blücher* e *Prinz Eugen*, portaerei *Clausewitz*, corazzata tascabile *Lützow*, incrociatore leggero *Emden*;

La prima distorsione degli avvenimenti accade con il gruppo navale 5, comandato dal contrammiraglio Oskar Kummetz. La sera tardi dell'8 aprile, mentre è in navigazione verso l'Oslofjord, il fiordo di Oslo, il gruppo navale 5 viene individuato dal guardiacoste norvegese *Pol III*, capitanato da Leif Welding-Oslen. Sebbene si trovi in netta inferiorità numerica, il capitano decide di intervenire. Dapprima spara un colpo d'avvertimento ma i tedeschi lo ignorano. Il guardiacoste si avvicina alla torpediniera *Albatros* ma ancora una volta i tedeschi sembrano non farci caso. Il capitano, rendendosi conto che i tedeschi hanno intenzione di violare la neutralità norvegese, fa sparare in aria dei razzi illuminanti per avvertire le batterie costiere e ordina di speronare l'*Albatros*. I tedeschi, all'inizio, non reagiscono ma poi, comprendendo la volontà del *Pol III*, intervengono. La contraerea dell'*Albatros* reagisce allo speronamento, appiccando numerosi incendi a bordo del guardiacoste e ferendo così gravemente il capitano che non riuscirà a raggiungere in tempo la scialuppa e annegherà, diventando la prima vittima norvegese a cadere per mano del fuoco tedesco.

Nonostante i razzi di segnalazione e le fiamme dell'incendio, le batterie norvegesi non vengono allarmate ma, al contrario, sono i tedeschi che temono il possibile stato di allerta dei norvegesi. Kummetz fa riprendere la navigazione ma ordina, al tempo stesso, di preparare tutti gli aerei in grado di volare a bordo della *Clausewitz*. Il gruppo navale si spinge nel fiordo, superando le batterie costiere situate sulle isole di Rauoy e Bolærne e, infine, si ferma per scaricare due compagnie di fanteria da montagna con il compito di prendere le batterie alle spalle e la base navale di Horten.

Il colpo di mano riesce ma al porto il posamine *Olav Tryggvason* oppone una seria resistenza. È solamente grazie alle minacce di un'incursione aerea che il capitano del posamine si arrende con tutto il suo equipaggio alle ore 07.15 del 9 aprile. Nel frattempo, dovendo raggiungere Oslo alle 04.15, il gruppo navale 5 aveva ripreso la navigazione a bassa velocità verso la capitale norvegese. Per quell'ora, il sole è già sorto e la bruma mattutina è dispersa: le navi tedesche sono bene in vista agli osservatori della fortezza di Oscarsborg (3x280 mm + 4 lanciasiluri) a Kaholmen e a quelli della Batteria Husvik (3x150 mm). Ma la reazione tedesca è tempestiva: dalla *Clausewitz* decollano i cacciabombardieri Ju-87 i quali planano contro i cannoni norvegesi, mentre il *Langsdorff* e il *Blücher* avanzano a tutta velocità verso la fortezza. L'attacco aereo ha creato uno stato di confusione tra i difensori e i tedeschi ne approfittano. Alle ore 05.21, il *Langsdorff* apre il fuoco contro la fortezza di Oscarsborg, seguito due minuti più tardi dai cannoni della *Lützow*. Mentre il resto del gruppo navale 5 si inoltra nell'insenatura, dal *Blücher* sono fatti sbarcare gli uomini del generale Erwin Engelbrecht che hanno il compito di occupare Oslo. Alle ore 08.00 ci sono i lanci dei paracadutisti sull'aeroporto di Fornebu mentre altre truppe aviotrasportate atterrano direttamente sulla pista. La contraerea norvegese risponde alla provocazione abbattendo tre aerei e danneggiandone cinque. Poi viene messa a tacere. L'aerodromo militare di Kjeller viene occupato senza colpo ferire. Entro le 09.00, le truppe tedesche marciano per le vie della capitale. I membri del Governo sono arrestati e il re è costretto a firmare la capitolazione. Il successo del *coup de main* è più che completo.

Sulla seconda distorsione preferisco non dilungarmi eccessivamente per non stancare il lettore. Di certo è che la presenza di ulteriori cacciatorpediniere, corazzate e portaerei avrebbe seriamente potuto modificare gli scontri navali che accaddero nei pressi di Kristiansund o al largo di Trondheim e Narvik. Grazie all'arma aerea della Kriegsmarine, i tedeschi individuano le formazioni della Royal Navy dirette contro la Norvegia e reagiscono di conseguenza. Tra il 9 e il 10 aprile si sviluppano una serie di scontri a fuoco, in modo particolare tra le navi dei gruppi navali 1 e 2 e le forze britanniche in campo: la *Home Fleet* e tre squadroni di incrociatori, il 1º, il 2º e il 18º. La RAF interviene con i cacciabombardieri Skuas ma i loro attacchi sono vanificati dalla copertura offerta dai Bf-109 trasportati dalle portaerei. Il 12 aprile viene diffusa la notizia che il Governo norvegese è stato fatto prigioniero e viene letto alle radio nazionali il messaggio della capitolazione di Re Haakon VII. In quello stesso giorno, gli scontri navali raggiungono l'apice: al largo di Trondheim la corazzata *Warspite* è gravemente danneggiata da una bordata sparata dalla *Hindenburg* mentre il cacciatorpediniere *Gurkha* è affondato da un raid aereo da parte degli Ju-88 del KG 30. Più a nord, nei pressi di Narvik, le navi gemelle *Scharnhorst* e *Gneisenau* sono impegnate in combattimento contro la portaerei *Glorious* mentre la *Tirpitz*, i bombardieri decollati dalla *Graf Zeppelin* e i 10 cacciatorpediniere che hanno scaricato le truppe nei dintorni del porto affrontano la 2ª flottiglia di cacciatorpediniere. A fine giornata, sia la portaerei che la flottiglia sono affondate. La Royal Navy, vista l'impossibilità di continuare gli scontri, rientra nelle basi di Rosyth e Scapa Flow. In Norvegia, gruppi di resistenza continuano a combattere in netta inferiorità numerica e, in qualche occasione, riescono a mettere in difficoltà gli invasori. Tuttavia, con il completo controllo dei cieli, i tedeschi stroncano qualsiasi resistenza. Narvik viene sottratta al controllo delle truppe della 1ª divisione di fanteria da montagna il 15 maggio da una compagnia di riservisti, per poi essere riconquistata due giorni dopo. Il 18 maggio non si ode più alcun colpo. L'Operazione 'Weserübung' può dirsi ufficialmente conclusa.

Chiaramente, questa descritta è solamente una delle tante possibili realtà alternative che si possono immaginare fornendo alla Kriegsmarine un tale numero di navi e partendo dal presupposto che, come nella realtà, il grandammiraglio Raeder avesse deciso di schierare tutta la flotta in vista di quell'operazione e che gli avvenimenti descritti nella prima grande modifica rispecchino fedelmente ciò che accadde nella realtà.

Per avere ulteriori informazioni sulla realtà dei fatti, consiglio la lettura del libro *The Campaign in Norway* di T. K. Derry, H. M. S. O., 1952 o *Blitz tra i ghiacci, Occupare Norvegia e Danimarca* di Douglas C. Dildy, Osprey, 2009.

APPENDICE 2 – Alcuni miti sulla Battaglia d'Inghilterra

"La storia la scrivono i vincitori ma la verità la saprai solo dagli sconfitti."

Questa citazione risulta particolarmente utile, ma non troppo, per vedere sotto un'altra prospettiva la Battaglia d'Inghilterra. A distanza di decenni, sono venute alla luce molte informazioni da entrambe le nazioni che presero parte. Ma oggi, che cosa sappiamo veramente riguardo alla Battaglia d'Inghilterra?

Innanzitutto, con quell'espressione si intende il primo scontro di grandi dimensioni mai combattuto finora che vide contrapporsi, nei cieli della Manica e dell'Inghilterra, la Luftwaffe tedesca, la Royal Air Force britannica e, solamente in seguito, anche la Regia Aeronautica italiana. Uno scontro che vanta il primato di essere stato combattuto esclusivamente da unità aeree.

Da un punto di vista inglese, il conflitto ebbe inizio il 10 luglio 1940 e terminò il 31 ottobre dello stesso anno, periodo in cui si registrarono la maggior parte delle incursioni aeree diurne. I tedeschi, invece, fanno corrispondere l'inizio della battaglia al 15 agosto 1940 e ne collocano la fine nel maggio del 1941, in quanto in quel periodo la Luftwaffe iniziò a racimolare le forze in vista dell'Operazione Barbarossa, l'invasione dell'Unione Sovietica. Ma, al di là di quando ebbe inizio e di quando ebbe termine, possiamo dividere la battaglia in quattro fasi distinte:

1) La *Kanalkampf* o la 'guerra del canale', che si svolse dal 10 luglio al 10 agosto e durante la quale la Luftwaffe concentrò i propri assalti contro i convogli che transitavano nella Manica, nel tentativo di attirare la RAF in combattimento e annientarla. Dowding si trovò di fronte al dilemma: accettar battaglia o aspettare? Egli preferì trattenere i preziosi caccia entro i confini geografici della Gran Bretagna, anche a costo di veder spediti sul fondale le navi dell'Ammiragliato.

2) Il periodo delle grandi offensive aeree, dal 13 agosto al 23 dello stesso mese, durante il quale la Luftwaffe lanciò tre grandi offensive degne di nota: l'*Aldertag*, il giorno dell'Aquila il 13 agosto, nel quale furono attaccati gli aeroporti costieri e alcune stazioni radar; il *Greatest Day*, il gran giorno, durante il quale i tedeschi toccarono il picco come numero di incursioni, con l'intervento della *Luftflotte* 5 dalla Norvegia e dalla Danimarca; il 18 agosto, definito come *The Hardest Day*, il giorno più duro, in quanto entrambi gli schieramenti subirono perdite consistenti. Le condizioni metereologiche avverse limitarono, però, il numero di sortite della Luftwaffe nei giorni intermedi.

3) Fu questo il periodo più importante di tutta la battaglia, tra il 24 agosto e il 6 settembre: le formazioni di bombardieri della *Luftflotte* 2 presero di mira gli aeroporti della RAF. Vennero a galla le tremende deficienze del servizio segreto tedesco in quanto, in più di un'occasione, i tedeschi si accanirono contro basi aeree che non appartenevano al Comando Caccia. Quello fu senza dubbio il momento più nero per la RAF: in quelle due settimane andarono distrutti 295 apparecchi da caccia e 171 gravemente danneggiati, contro i 269 prodotti, e le perdite di piloti avevano iniziato a farsi sentire tra le fila del Comando Caccia. Fu allora che Dowding accettò la proposta di accogliere nella RAF tutti gli aviatori che erano riusciti a trovare rifugio in Gran Bretagna o quelli provenienti dai Dominions, e i volontari statunitensi. A mali estremi, estremi rimedi.

4) La fase del *Blitz*, che durò dal 7 settembre fino al maggio 1941, durante la quale la Luftwaffe mutò radicalmente tattica dando luogo ai bombardamenti terroristici sulle città, Londra prima fra tutte. Se, in questo modo, Göring credeva di spazzare dai cieli ciò che rimaneva della RAF, si sbagliò di grosso: da un lato, gli attacchi su Londra e le altre città permisero ai campi d'aviazione del Comando Caccia di riprendere la loro attività a pieno ritmo e, dall'altro, l'aumento della distanza degli obiettivi impediva ai Bf-109 di scorta di proteggere adeguatamente i bombardieri, avendo una quantità di carburante per un combattimento di appena una decina di minuti. L'accanita resistenza della RAF costrinse i tedeschi dapprima a cessare del tutto le offensive diurne e, con il trascorrere dei mesi, a ridurre anche quelle notturne.

È ormai un dato di fatto che la Battaglia d'Inghilterra rappresentò la prima grande sconfitta del Terzo Reich nonché un enorme smacco per la Luftwaffe, la quale non riuscì mai più a rimpiazzare le perdite di uomini e mezzi. Per questo motivo, gli inglesi d'oggi si sentono particolarmente orgogliosi di quel combattimento, tant'è vero che il 15 settembre si festeggia il *Battle of Britain Day*, il Giorno della Battaglia d'Inghilterra, giorno in cui si ritiene che la Luftwaffe venne definitivamente sconfitta.

Passarono alla storia le parole di Winston Churchill: "Mai, nella storia dei conflitti umani, tanto è stato dovuto da così tanti a così pochi", dove con *pochi* si riferisce ai piloti da caccia della RAF che, coraggiosi e inesperti, affrontarono le squadriglie della Luftwaffe nell'estate e nell'autunno del 1940.

La storia è stata scritta dai vincitori ma sembra che in questo caso i vincitori abbiano fatto una specie di discriminazione, elogiando ed esaltando gli aviatori del Comando Caccia senza, però, citare gli sforzi degni di lode degli equipaggi del Comando Bombardieri. Bisogna tener presente, infatti, anche un altro contesto che si andava sviluppando in quel periodo e cioè la questione dell'invasione della Gran Bretagna. Ma analizziamo una cosa alla volta.

Il Comando Bombardieri della RAF, nel 1940, avrebbe dovuto meritare molti più encomi rispetto al gemello caccia. James Holland scrive, in un articolo del *The Telegraph* datato 28 giugno 2010: "Le azioni del Comando Bombardieri mostrarono al mondo intero che la Germania era tutt'altro che inespugnabile. Dopo la caduta della Francia nel giugno 1940, (esso) giocò un'importanza cruciale. Una delle principali ragioni per cui la Luftwaffe impiegò così tanto tempo nel trasferire e preparare i propri effettivi negli aerodromi della Francia settentrionale fu l'insistenza di Göring: la Luftwaffe doveva essere accuratamente protetta dai raid diurni della RAF. Le sue preoccupazioni erano ben fondate in quanto la RAF mandò i propri bombardieri giorno dopo giorno ad attaccare le installazioni militari requisite dai tedeschi e molte fonti lo confermano. Scrisse così Ulrich Steinhilper alla madre, nel settembre del 1940: "Gli inglesi ci stanno lentamente facendo saltare i nervi durante la notte. A causa della loro persistente attività, la contraerea è sempre in azione cosicché noi possiamo di rado chiudere gli occhi e riposare." Fu anche l'azione del Comando Bombardieri su Berlino che convinse Hitler a dare il via ai bombardamenti su Londra."

Su quest'ultima frase non ci piove: a causa di un errore della navigazione, anche se questa ipotesi è tutt'oggi oggetto di dibattito, nella notte tra il 24 e il 25 agosto alcuni bombardieri He-111 sganciarono il loro carico distruttivo sulla capitale britannica. Gli inglesi restituirono il favore la notte successiva e quelle dopo ancora.

Oltre ai raid diurni nel mese di giugno sulla Francia settentrionale e a quelli notturni su Berlino, le incursioni del Comando Bombardieri giocarono un ruolo fondamentale nell'impedire ai tedeschi di lanciare l'Operazione 'Leone Marino'. Può sembrare una sciocchezza ma non è affatto così.

Seguendo la dottrina del bombardamento strategico di Trenchard, secondo la quale la miglior forma di difesa era l'attacco, gli Hampden, i Wellington, i Battles, i Withley e i Blenheim e i loro equipaggi diedero il massimo di loro stessi nel portare a termine una campagna di bombardamento contro obiettivi militari e industriali. Benché sia assai opinabile l'efficacia di tali attacchi, senza dubbio ebbero il loro peso. In modo particolare quelli lanciati contro le vie fluviali e i porti nei quali i tedeschi avevano radunato il naviglio da sbarco. È doveroso citare l'ufficiale di volo Roderick "Babe" Learoyd del 49º Squadrone, il quale venne insignito della *Victoria Cross* per i nervi saldi dimostrati durante l'incursione del 12 agosto 1940, incursione che mise fuori servizio per dieci giorni il canale Dortmund-Ems.

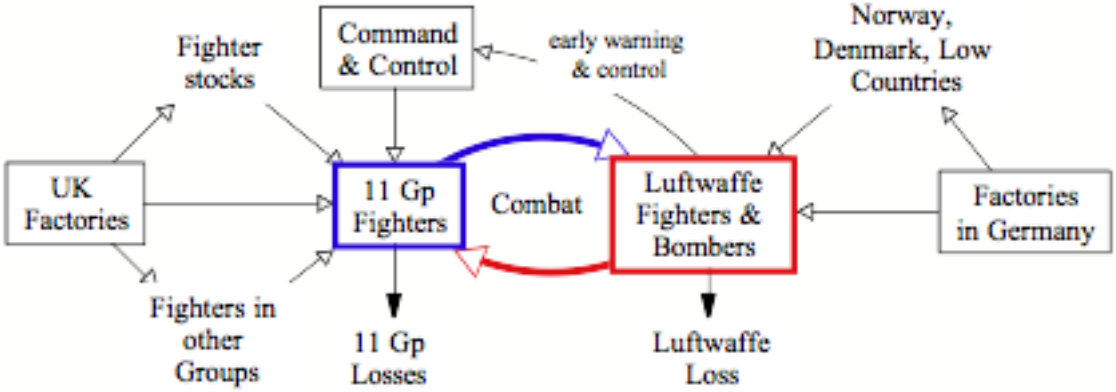
Infine, oltre al danno, anche la beffa: il Comando Bombardieri subì, dal luglio del 1940 fino alla fine dell'anno, le perdite più elevate di tutta la RAF. Le cifre parlano di 330 velivoli e 1400 equipaggi, questo perché ciascun bombardiere ospitava 4 o 5 membri e, di conseguenza, una perdita di un bombardiere equivaleva a quasi cinque piloti da caccia. La contraerea tedesca, le condizioni atmosferiche avverse e i primi passi della Luftwaffe nel creare un sistema di caccia notturno furono tutti fattori che contribuirono a far crescere il numero di aerei che non faceva più ritorno da una missione.

James Holland li ha battezzati '*I pochi della RAF dimenticati*' e ha tutte le ragioni per farlo. La tradizionale convinzione che un'isola impreparata abbia affrontato la furia del Terzo Reich è infondata, che un pugno di coraggiosi piloti e i loro magnifici Spitfire abbiano salvato l'Inghilterra è solo parte della storia. La battaglia fu vinta grazie a una serie di errori tedeschi, a un'attenta pianificazione e soprattutto grazie a un pioneristico sistema di difesa aerea. Se con il coraggio dei piloti da caccia la RAF impedì alla Luftwaffe di ottenere il predominio sui cieli della Manica e dell'Inghilterra meridionale, con il sacrificio e l'eroismo degli uomini del Comando Bombardieri la RAF non permise alla Wehrmacht di marciare sul suolo britannico.

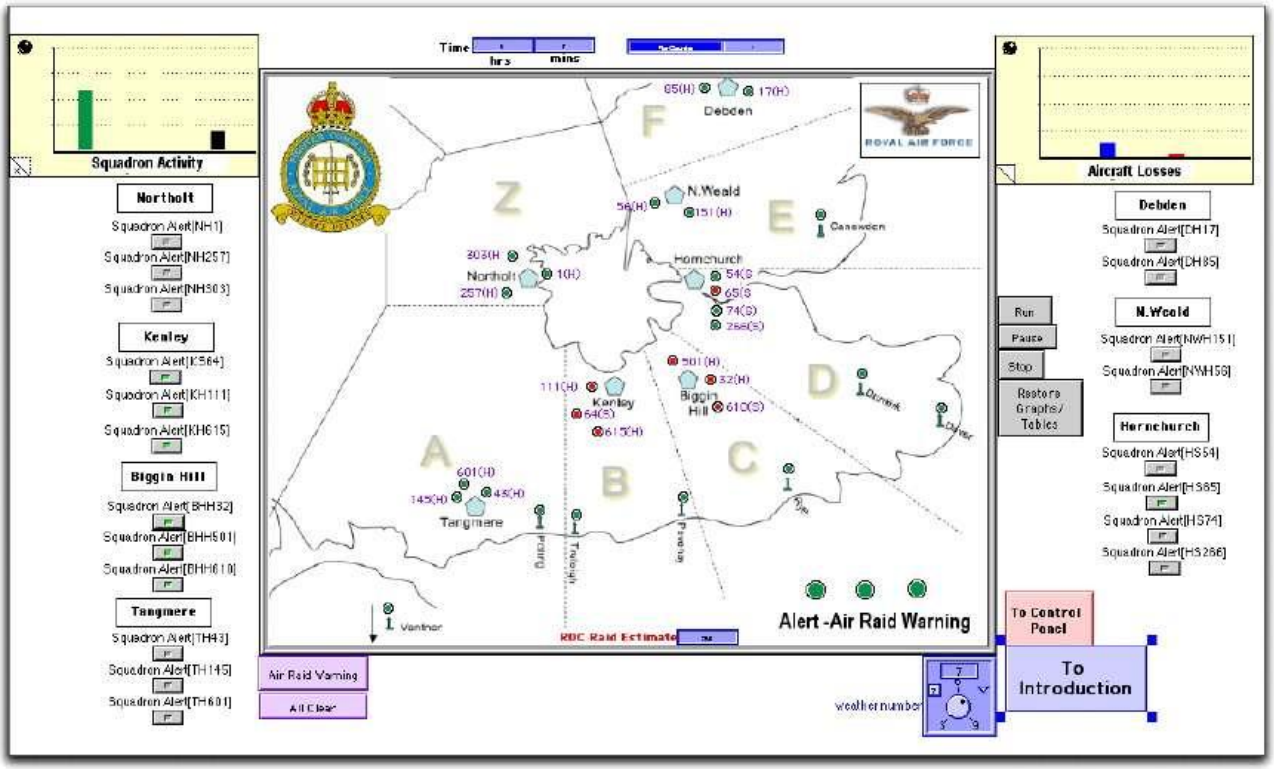
Correlando il periodo più critico della Battaglia d'Inghilterra e il progetto dell'Operazione 'Leone Marino' viene naturale l'affermazione: "*Se i tedeschi avessero continuato ad attaccare gli aeroporti della RAF, sarebbero riusciti a ottenere la supremazia aerea, prerequisito necessario per lanciare l'invasione*."

Chiunque la pensi così si sbaglia di grosso e, facendo leva sui risultati ottenuti dall'ingegnere Derek Hitchins e su un saggio trovato in rete '*Why Operation Sea Lion Wouldn't Work*' (perché l'Operazione 'Leone Marino' non potrebbe funzionare), provo a spiegarne il motivo. Nell'immaginare una realtà controfattuale nella quale i tedeschi continuano a martellare gli aeroporti della RAF, è strettamente necessario considerare una moltitudine di variabili e correlarle tra loro per ottenere dei risultati che siano il più possibile simili a quelli reali. L'ingegnere Derek Hitchins è riuscito, in buona parte, nell'impresa, realizzando una simulazione dinamica della Battaglia d'Inghilterra, con l'aiuto di Stephen Bungay, un noto storico specializzato proprio riguardo a quello scontro.

Il modello della simulazione può essere rappresentato nello schema seguente, al quale bisogna aggiungere una serie di fattori interconnessi fra loro da tenere in considerazione: circa 20 Squadroni dell'11° Gruppo, per un totale di 320 Spitfire e Hurricane, assieme ai piloti e a tutto il personale di terra responsabile della manutenzione, delle riparazioni, del rifornimento di carburante, del riarmo, ecc.; le stazioni radar della Rete Nazionale; la posizione degli aeroporti del Comando Caccia e di quelli di settore; un flusso di piloti provenienti dalle unità di addestramento e la produzione aeronautica, per entrambe le aviazioni; la superiorità numerica della Luftwaffe; il tipico clima estivo britannico, le tattiche degli schieramenti in campo e tanti altri ancora.



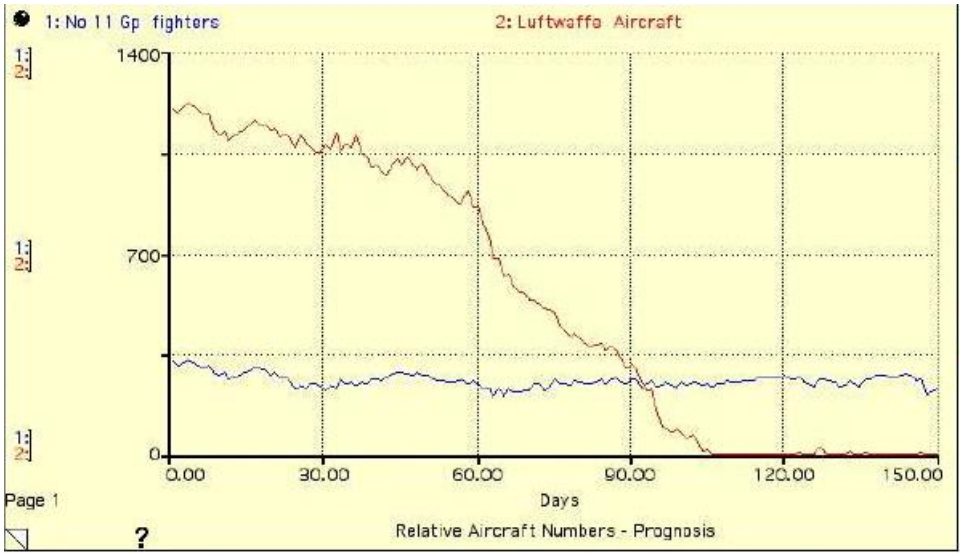
Il simulatore raffigura una sala delle Operazioni in miniatura con una mappa dell'Inghilterra sud-orientale. Sulla mappa sono presenti i vari settori con le loro rispettive stazioni, indicate con degli esagoni azzurrini. A destra e a sinistra sono presenti due colonne che permettono di allertare gli squadroni, in vista di un attacco nemico. Quelli in stato di allerta sono rappresentati in rosso sulla mappa e in verde negli indicatori nelle colonne. I grafici in alto a sinistra e destra riproducono rispettivamente l'attività delle unità britanniche e le perdite della RAF e della Luftwaffe.



Il simulatore è stato attivato per 31 giorni, tenendo conto per ogni singolo giorno delle condizioni atmosferiche, degli squadroni allertati, della distanza degli aerei tedeschi dall'obiettivo, delle stazioni radar operative, delle perdite subìte dalle due aviazioni e avanti così. I risultati ottenuti sono stati raggruppati e trasferiti su Excel per essere rappresentati su grafico.

Inserendo i dati reali per un mese di combattimenti e, in modo particolare, le perdite di aerei dall'8 agosto al 7 settembre, Hitchins è riuscito a regolare il simulatore in modo che proiettasse un modello attendibile di un eventuale attacco, tenendo sempre in considerazione il fattore tempo, il fattore rifornimenti e così via, e valuta che cosa sarebbe successo se i tedeschi non avessero attaccato Londra ma avessero continuato ad accanirsi contro i campi d'aviazione della RAF.

I risultati diagrammati hanno fornito il seguente grafico:



Si vede che gli inglesi sono ben lontani dall'essere sconfitti e che la Luftwaffe avrebbe miseramente esaurito le proprie risorse in circa 107 giorni, ossia tre mesi e mezzo. Perciò la decisione di

attaccare Londra non fu l'unico errore commesso dai tedeschi. Semmai fu il più grave, assieme ad altri sbagli che permisero ai vertici della RAF di capovolgere la situazione a loro favore.

Prendendo in esame, invece, il fattore della superiorità aerea, molte persone sono erroneamente convinte che con la supremazia nei cieli, i tedeschi sarebbero riusciti a lanciare un'invasione fruttifera. Benché la Germania avesse dovuto ottenere l'egemonia aerea sul Canale e sulle spiagge d'invasione per attuare l'Operazione 'Leone Marino', ciò non si sarebbe rivelato il fattore essenziale. Questo perché è possibile ipotizzare una reazione della RAF sulla base dei piani pervenuti fino a noi a proposito di una sconfitta inglese nella Battaglia d'Inghilterra. Semplicemente, Dowding avrebbe ritirato tutti gli squadroni sopravvissuti nell'Inghilterra centro-settentrionale, ben oltre i limiti della portata dei caccia di scorta tedeschi. Lì, si sarebbero raggruppati e avrebbero atteso l'arrivo degli invasori prima di tornare alla carica *en masse*, negando dunque ai tedeschi la supremazia aerea.

Naturalmente, una ritirata a nord delle unità del Comando Caccia avrebbe lasciato l'Inghilterra meridionale vulnerabile ai bombardamenti ma tali bombardamenti non sarebbero mai stati decisivi per annientare completamente la produzione aeronautica o per mandare in tilt il sistema produttivo bellico britannico. L'autore del saggio *Why Operation Sea Lion Wouldn't Work* mette in evidenza, a proposito, come i bombardamenti Alleati sulle città e sui centri industriali della Germania tra il 1944 e il 1945 non ottennero risultati concreti. A maggior ragione, i tedeschi, che nel 1940 non possedevano affatto bombardieri strategici né ordigni capaci di arrecare danni estesi alle strutture, non avrebbero scalfitto minimamente né il morale né la produzione bellica inglese. Tutt'al più avrebbero potuto infliggere seri danni alle opere difensive impiegando massicciamente gli Stuka. All'affermazione dell'autore del saggio qualcuno potrebbe, tuttavia, ribattere affermando che, se i tedeschi fossero riusciti a trasferire sull'isola anche pezzi di artiglieria, carri armati, veicoli motorizzati e quant'altro, inclusa la contraerea, e se fossero riusciti a rimettere in sesto anche solo una delle basi aeree britanniche, avrebbero potuto tener testa alla RAF. Ma al di là del fatto che un trasferimento e una manutenzione di tali risorse avrebbero richiesto un naviglio da trasporto notevole, prima o poi i tedeschi avrebbero dovuto vedersela con la Royal Navy. E sempre l'autore del saggio *Why Operation Sea Lion Wouldn't Work* mette in luce un aspetto peculiare della Luftwaffe nel 1940, demolendo le convinzioni dell'Alto Comando della Wehrmacht in quel periodo: la sola forza aerea non sarebbe mai riuscita a fermare l'intervento della Royal Navy. La maggior parte dei bombardieri in dotazione alla Luftwaffe erano bimotori progettati per azioni di bombardamento ad alta quota contro bersagli statici e di grosse dimensioni. Benché possedessero un raggio d'azione in grado di raggiungere Scapa Flow, non sarebbero stati in grado di colpire bersagli in grado di muoversi, seppur a velocità ridotta.

Solamente gli aerosiluranti e i cacciabombardieri sarebbero stati gli aerei ideali da impiegare. Tuttavia, la Luftwaffe non possedeva siluranti e i piloti degli Ju-87 non erano addestrati nelle offensive contro le navi. Lo dimostrarono gli scarsi risultati ottenuti al largo della Norvegia, quando attaccarono delle imbarcazioni isolate e poco armate. Con il loro corto raggio e la bassa velocità, gli Stuka avrebbero sicuramente subìto pesanti perdite attaccando una formazione di navi da guerra supportate da cacciatorpediniere per via dell'enorme quantitativo di armi antiaeree messe in campo da un tale assembramento di navi.

Chiaramente la Royal Navy sarebbe stata soggetta ad un numero crescente di attacchi aerei quando i suoi elementi si fossero avvicinati ai porti e alle rotte destinati al trasporto degli approvvigionamenti e fossero finite sotto il tiro delle artiglierie tedesche al Passo di Calais una volta entrate nello Stretto di Dover. La Royal Navy avrebbe sicuramente subìto perdite più o meno gravi ma avrebbe anche spazzato via qualsiasi ostacolo che avesse incontrato sulla propria rotta. E, vista la tenacia con cui gli inglesi sopportarono le bombe tedesche, in caso di un'invasione della loro isola sarebbero stati pronti a sacrificare anche tutta la flotta per annientare le truppe nemiche sbarcate.

Esiste chi, però, ha sollevato e dimostrato con l'ausilio di un apposito simulatore un'antitesi alle convinzioni dell'autore del saggio *Why Operation Sea Lion Wouldn't Work*, sconvolgendo i fatti

storici rispondendo alla seguente domanda: "Che cosa sarebbe successo se Hitler si fosse incontrato con Walter Rubensdörffer nel luglio del 1940?"

Il capitano Walter Rubensdörffer, comandante dell'*Erprobungsgruppe 210*, fin dal 13 luglio concentrò i suoi attacchi contro il naviglio britannico. I suoi metodi si dimostrarono così efficaci che, entro la fine del mese, la sua unità aveva affondato un totale di 89.000 tonnellate di mercantili e 4 navi da guerra britanniche, guadagnandosi le congratulazioni del feldmaresciallo Kesslering. Si meritò la Croce di Cavaliere, anche se venne consegnata alla famiglia dopo la sua morte, avvenuta durante un'incursione su Croydon.

Tuttavia, immaginiamo uno scenario in cui il feldmaresciallo Kesslering insiste affinché sia Hitler a consegnare la Croce di Cavaliere all'energico Rubensdörffer il 30 luglio 1940. Di origini svizzere, era un nazista convinto fino all'osso e il suo nome aveva iniziato ad apparire tra le fila della Luftwaffe nel '39: usando un biplano He-51 B, si era costruito la fama di specialista degli attacchi al suolo.

Alla 'Montagna Santa', Hitler chiede a Rubensdörffer di illustrargli la condotta che si celava dietro così tanti successi. Il capitano gli spiega il metodo del mordi e fuggi a bassa quota, già sperimentato fin dai tempi della guerra civile spagnola, e mette in luce come il Bf-110 sia di gran lunga più efficace come caccia d'incursione piuttosto che di scorta. Ci tiene a ribadire che l'impiego di incursioni multiple e piccole, invece di pochi e massicci attacchi, confonderebbero e getterebbero nello sconforto la RAF e le difese britanniche e permetterebbero agli incursori una maggior probabilità di successo e di ritorno alla base. In questo modo, gli inglesi si ritroverebbero con l'acqua alla gola, senza possibilità di tirare il fiato e le alte sfere politico-militari della Gran Bretagna sotto pressione per spiegare come hanno perso il controllo dello spazio aereo nazionale.

«*Mein* Führer, se lei mi offrirà il comando di un'unità di *Zerstörer*, io potrei spazzare via gli aeroporti britannici dalla faccia della Terra e costringerei gli inglesi a gridare: "Dov'è finita la *verdammt* RAF?"» afferma Rubensdörffer a Hitler. Il Führer, benché sia uno strenuo sostenitore del concetto della guerra totale visti i suoi successi in Polonia e Francia, rimane interessato dalla tattica del capitano e decide di sperimentarla per annientare la RAF. È, inoltre, perfettamente cosciente dell'enorme consumo di carburante e munizioni che comporterebbe una guerra aerea in grande stile contro l'Inghilterra.

L'incontro è decisivo. La notte del 31 luglio, Hitler rivisita la Direttiva 17 circa 'la condotta della guerra aerea e marina contro l'Inghilterra':

Al fine di stabilire le condizioni necessarie per la conquista finale dell'Inghilterra, intendo intensificare la guerra aerea e navale contro di essa. Pertanto ordino quanto segue:

1) L'aviazione tedesca deve annientare quella britannica con ~~tutte~~ le più efficaci forze al suo comando e nel minor tempo possibile. Gli attacchi devono essere diretti principalmente contro le unità aeree nemiche, le loro installazioni terrestri e i loro centri dei rifornimenti ma anche contro l'industria aeronautica, incluse le fabbriche adibite alla produzione di strumenti antiaerei…

2) Dopo aver ottenuto la superiorità aerea locale o temporale, la guerra aerea deve proseguire contro i porti, in particolare contro le scorte di cibo e i magazzini di vettovaglie nell'interno dell'isola. Le incursioni contro i porti della costa meridionale saranno ridotti al minimo, in vista delle nostre imminenti operazioni…

…

5) Riservo a me stesso il diritto di decidere l'attuazione dei bombardamenti terroristici come atto di rappresaglia.

Il 1 agosto la Direttiva 17 passa nelle mani di Göring il quale viene convinto da Hitler, dopo una lunga discussione, ad adottare la 'Dottrina Rubensdörffer', pur interpretandola a modo suo. Due giorni più tardi, comunica ai comandanti delle due *Luftflotten* schierate nella Francia settentrionale e nelle fiandre occupate i nuovi ordini:

1) La strategia per la guerra aerea contro l'Inghilterra prevede di travolgere, demoralizzare e neutralizzare le difese tramite una miriade di bombardamenti di precisione.

2) Per la prima fase dell'offensiva, gli obiettivi primari saranno gli aeroporti della RAF, i depositi di rifornimenti, le strutture delle comunicazioni, le installazioni antiaeree e le fabbriche aeronautiche. Attacchi contro altri obiettivi non connessi con il sistema di difesa aereo britannico sono proibiti.

3) Le incursioni saranno effettuate con unità comprendenti due *staffeln* di Ju-88, Do-17, Ju-87 e Bf-110, adottando il bombardamento di precisione.

4) Gli aerei Bf-109 saranno usati come supporto per queste incursioni, sia per missioni di caccia libera precedenti l'arrivo dei cacciabombardieri sia come scorta per gli altri aerei. I caccia bimotori non dovranno essere impiegati come caccia di scorta in quanto ne possediamo un numero limitato e il loro compito sarà esclusivamente quello di effettuare attacchi al suolo.

La 'Dottrina Rubensdörffer' avrebbe permesso alla Luftwaffe di ottenere la tanto desiderata supremazia aerea nei cieli dell'Inghilterra meridionale? La riposta è stata data da una simulazione al computer lanciando due campagne separate.

La prima è stata simulata impiegando la strategia della guerra aerea totale, con poche ma massicce incursioni effettuate dai bombardieri medi scortati dai Bf-109 e dai Bf-110, con i cacciabombardieri impiegati esclusivamente per colpire porti e stazioni radar e il grosso degli Ju-87 ritirato dopo i primi giorni della campagna. Secondo tale schema, la RAF avrebbe vinto la Battaglia d'Inghilterra, con perdite per entrambe le aviazioni molto vicine a quelle storiche. Lo scopo di questa prima simulazione è stato quello di avere un riferimento il più possibile vicino ai fatti realmente accaduti.

La seconda simulazione è stata, invece, lanciata seguendo rigidamente la 'Dottrina Rubensdörffer', ovvero eseguendo raid multipli su piccola scala impiegando esclusivamente Ju-88, Ju-87, Do-17 e Bf-110 come cacciabombardieri o bombardieri a bassa quota. Nessun He-111 è stato usato, permettendo alla Luftwaffe non solo di risparmiare carburante ed equipaggi ma anche di tenere pronta una nutrita riserva di aerei a lungo raggio in vista delle prossime operazioni contro la Gran Bretagna. Al di là di questo cambio di strategia, tutte le altre variabili storiche sono state mantenute, come la decisione di Hitler di attaccare Londra a partire dal 7 settembre, anche se le incursioni simulate hanno seguito la 'Dottrina Rubensdörffer', o le gravi lacune a livello dei servizi segreti della Luftwaffe sugli stabilimenti e sugli aeroporti della RAF. Gli *Stukageschwader* sono stati tolti dal servizio il 18 agosto, impiegando solamente le altre tre tipologie di velivoli da quella data in avanti e rivolgendo gli attacchi dei primi giorni contro le stazioni radar della costa meridionale, proprio come accadde nella realtà. I risultati, tuttavia, sono stati ben diversi da come li conosciamo noi oggi: la Luftwaffe ottiene una vittoria schiacciante il 29 agosto 1940. Per quella data, tutti gli aeroporti dell'11º Gruppo vengono distrutti e la maggior parte di quelli del 10º e del 12º sono danneggiati così gravemente da non essere più operativi; gli impianti della produzione aeronautica a Southampton e nei dintorni della capitale annientati o gravemente lesi; il porto di Dover inutilizzabile e quelli di Portsmouth, Southampton e Londra pesantemente bombardati.

Tabella comparativa delle perdite di aerei della Luftwaffe e della RAF tra il 12 e il 29 agosto:

	Aerei distrutti	
	RAF	Luftwaffe
Simulazione 'storica'	499	595 (188 caccia e 407 bombardieri)
Simulazione con la 'Dottrina Rubensdörffer'	550	446 (295 caccia e 187 bombardieri)

Si può notare che, con la seconda simulazione, le perdite inflitte alla RAF sono appena del 10% superiori (e questo tenendo conto anche delle fabbriche che sfornavano aerei pur non essendo prese di mira dagli aerei tedeschi) ma la prematura distruzione degli aeroporti dell'11º Gruppo, molti dei quali messi fuori servizio entro il 16 agosto, permise alla Luftwaffe di concentrare le incursioni contro quegli stabilimenti aeronautici dei quali i servizi segreti conoscevano l'esatta ubicazione, ridu-

cendo sensibilmente il vantaggio della produzione sfruttato dalla RAF nella simulazione 'storica'. Per di più, avendo privato la RAF dei campi di volo dell'11º Gruppo, la Luftwaffe ha potuto estendere le incursioni contro quelli del 10º e del 12º.

Dopo i primi cinque giorni di attacchi, la RAF è stata capace di opporsi efficacemente solamente al primo raid di ciascuna giornata, facendo decollare gli apparecchi dagli aerodromi del Galles e dell'Inghilterra settentrionale. L'impiego perpetuo di multiple offensive nell'arco di una giornata, invece di due o tre massicci bombardamenti, ha permesso ai tedeschi di trovare molti degli squadroni, tra quelli intervenuti per fronteggiare la prima ondata, a terra, impegnati nei processi di riarmo e rifornimento. Il giorno che vide la Luftwaffe effettuare il maggior numero di missioni è stato il 21 agosto. I tedeschi effettuarono 29 raid, tipicamente con 30 bombardieri scortati da 36 caccia ciascuno: 20 aerei della RAF furono distrutti contro soli 9 della Luftwaffe ma, cosa ben più importante, alla fine della giornata gli aeroporti del 10º e del 12º Gruppo come Colerne, Filton, Warmwell, Digby e Duxton furono tutti messi fuori servizio.

Usando, dunque, la 'Dottrina Rubensdörffer', la Luftwaffe non solo avrebbe ottenuto la superiorità aerea sull'11º Gruppo ma su tutta l'Inghilterra meridionale, di fatto rendendo uno sbarco molto più fattibile. Le incursioni a bassa quota e di dimensioni ridotte sarebbero state molto più difficili da individuare e da neutralizzare. La strategia di Rubensdörffer, sulla base della simulazione, avrebbe avuto un maggior peso sui *Jagdgeschwader*: i caccia, non più costretti a pattugliare sopra i bombardieri, sarebbero stati liberi di compiere le missioni di caccia libera, di mitragliare a bassa quota obiettivi terrestri e di dar battaglia ai caccia nemici partendo da una posizione più vantaggiosa. Essendo, però, la maggior parte dei velivoli impegnati nelle incursioni, il simulatore ha previsto che più della metà delle perdite per ogni incursione sarebbe stata di Bf-109. Ma lanciando incursioni multiple nell'arco di poche ore, un gran numero di queste avrebbe raggiunto i propri obiettivi incontrando una scarsa resistenza da parte della RAF e molte altre non sarebbero nemmeno state intercettate, specialmente quelle effettuate dagli Ju-88 ad alta velocità. I raid di 30+ cacciabombardieri si sarebbero dimostrati particolarmente efficaci, con tre o quattro ondate sufficienti a mettere fuori uso un aeroporto per uno o due giorni.

A questo punto, si aprono nuovi possibili scenari: con la Luftwaffe dominante nei cieli, avrebbe il Governo di Churchill accettato le richieste di pace di Hitler? Se non l'avesse fatto, avrebbero sul serio i tedeschi lanciato l'Operazione 'Leone Marino'? Quale sarebbe stata la reazione della popolazione, alla notizia che la RAF era stata sconfitta? Come avrebbe impiegato Göring i 240 e più bimotori He-111 (gli stessi che andarono perduti nella realtà)? Con molta probabilità, Hitler avrebbe deciso di chiudere la questione inglese una volta per tutte, per neutralizzare l'ultima minaccia occidentale prima di rivolgere il suo sguardo al vicino orientale.

APPENDICE 3 – Churchill, Hitler e l'impiego del gas

Una delle storie più controverse e meno conosciute della Seconda Guerra Mondiale è quella riguardante l'uso dei gas tossici da parte di Germania e Gran Bretagna. Per gas tossici non faccio riferimento al Zyclon B, il noto insetticida impiegato nelle camere a gas del campo di Auschwitz, ma intendo tutta quella famiglia di agenti altamente nocivi che trovarono impiego nella Prima Guerra Mondiale. Nel corso della narrazione, ho descritto un ipotetico attacco con i gas tossici compiuto dai bombardieri inglesi contro le installazioni portuali usate dai tedeschi e una assai più probabile risposta della Luftwaffe di fronte ad una simile provocazione. Quanto c'è di vero in quella descrizione?

All'inizio della Seconda Guerra Mondiale, sia le potenze dell'Asse che gli Alleati erano in possesso di armi chimiche e gas velenosi. Focalizzando dapprima la nostra attenzione sulla Germania e sulla Gran Bretagna, si osservano due posizioni completamente differenti. Hitler, da una parte, aveva proibito l'uso del gas tra le truppe della Wehrmacht, nemmeno come strumento di riposta contro un eventuale attacco con il gas da parte degli Alleati. Solamente lui, in qualità di Comandante Supremo delle Forze Armate, avrebbe potuto dare l'autorizzazione. Tuttavia, anche di fronte alle insistenti richieste da parte dello stato maggiore di usare i gas velenosi contro i partigiani sul fronte orientale, egli rifiutò sempre di dare luce verde all'uso di tali armi chimiche, spinto dalla paura che prima o poi gli avversari le avrebbero usate contro i soldati tedeschi. Il primo incidente che vide coinvolto il gas accadde in Polonia meridionale, la sera dell'8 settembre 1939, nei pressi del villaggio di Jaslo, dove i polacchi avevano minato e tentato di far esplodere un ponte ferroviario sul fiume Jasiolka usando delle bombe chimiche. Un reparto della 1ª compagnia dell'82º battaglione di pionieri da montagna fu inviato per verificare lo stato di integrità del ponte. I soldati tedeschi trovarono gli esplosivi ma, per motivi ancora sconosciuti, questi detonarono: 14 genieri del reparto divennero le prime vittime del mostarda, e altri 2 di essi perirono pochi giorni dopo.

Considerazioni completamente opposte si possono fare sulla Gran Bretagna. Nel 1940, quando l'isola era minacciata dal pericolo di un'invasione, vi erano dei piani per utilizzare il gas velenoso se i tedeschi fossero riusciti a sbarcare. In un *memorandum* del 18 giugno 1940, Sir John Dill cercò di influenzare Churchill per convincerlo a impiegare le armi chimiche e il 30 dello stesso mese il Premier ordinò al generale Hastings Ismay di pianificare un possibile impiego dei gas tossici. Günther Gellermann scrive: "*Churchill era pronto a usare le armi chimiche qualora i tedeschi avessero lanciato l'invasione, anche se queste armi avessero colpito gli stessi britannici*." L'opinione di Gellermann dimostra quanto Churchill fosse indifferente di fronte al suo popolo.

Anche gli Alleati si trovarono coinvolti in un incidente che vide l'uso di gas tossici e anche questo episodio non è molto rinomato. Si legge alle pagine 399-401 di *Bombardate l'Italia*: "*È la sera di giovedì 2 dicembre 1943. Nel porto di Bari si lavora a pieno regime per scaricare le decine di navi che affollano la rada e i pontili. Sono cariche di armi, munizioni, carburante e medicinali destinati alle due armate alleate che si stanno aprendo la strada verso nord e alle forze aeree che le appoggiano. Per sveltire le operazioni tutte le luci del porto sono accese; non ci si aspetta nessun attacco da parte della Luftwaffe che la violenza dell'offensiva alleata ha ricacciato più a nord, nella Pianura Padana.* […] *Alle 21.30 l'inferno si scatena sul porto di Bari. Il preavviso alla contraerea alleata, in difetto di segnalazioni radar accecati dal lancio di striscioline di stagnola da parte dei tedeschi, è dato all'ultimo momento dai razzi illuminanti paracadutati dai primi aerei, che segnalano con precisione l'obiettivo a tutti i bombardieri. Diciassette navi vengono affondate, la più importante sciagura navale che abbia colpito la US Navy dopo Pearl Harbor. Anche la città è colpita duramente. Appare subito chiaro che si conteranno molte vittime civili e militari, mentre i tedeschi l'hanno fatta praticamente franca: solamente due aerei abbattuti. L'attacco è durato pochi minuti ma i risultati sono spaventosi. Le navi esplodono con fragore immenso, bruciano i carichi di nafta e benzina, una pioggia di schegge vola tutto intorno, dai quartieri della città la folla si riversa sul lungomare in cerca di salvezza. Il risultato finale dell'operazione costituisce un vero successo per la Luftwaffe: i danni inferti sono, a detta degli Alleati stessi, gravi e in grado di rallentare tanto il riattamento dei campi foggiani quanto le operazioni delle forze di terra.*

C'è una circostanza, però, di cui ancora pochissimi sono al corrente, che apre scenari ben più atroci di quanto si possa immaginare. Una delle navi colpite ed esplose è la John Harvey, un mercantile che nelle stive di prora nasconde un carico micidiale: 100 tonnellate di bombe caricate all'iprite, uno dei più pericolosi gas vescicanti conosciuti, ampiamente utilizzato nella Grande Guerra e responsabile della morte di migliaia di soldati delle due parti in conflitto. […] *A Bari nessuno è a conoscenza del fatto che la nave trasportava iprite, a parte le autorità portuali inglesi, che conoscono i documenti di carico della John Harvey. Queste, però, mantengono per giorni il riserbo più assoluto, nonostante l'aiuto che potrebbe dare al salvataggio di molte vite la rivelazione delle cause delle patologie mortali che si stanno manifestando tra i militari alleati e la popolazione barese.* […] *Sebbene il maggior numero delle vittime dell'iprite sia fra i militari americani e inglesi, la popolazione di Bari continuerà a pagare per molti anni dopo la fine della Seconda guerra mondiale le conseguenze di quel tragico 2 dicembre. Un giorno terribile e molto particolare: il primo e l'ultimo in tutta la Seconda guerra mondiale in cui si materializza la minaccia dei gas, la più temuta e spaventosa per tutti, quella che fin dagli anni Venti aveva alimentato le più fosche previsioni sul futuro della guerra aerea. Paradossalmente la prima volta che accade quanto più si temeva, accade per un incidente, senza alcuna deliberata volontà di usare i gas e, peggio ancora, per lungo tempo non se ne accorse nessuno.*"