

BATTAGLIA D'INGHILTERRA



INGHILTERRA 1940

BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Il nome deriva dal discorso pronunciato il 18 giugno 1940 dal Primo Ministro inglese Winston Churchill alla Camera dei Comuni in cui affermava che: *“Quella che il generale Weygand ha chiamato la battaglia di Francia è finita. Mi aspetto ora che stia per iniziare la battaglia d'Inghilterra...”*

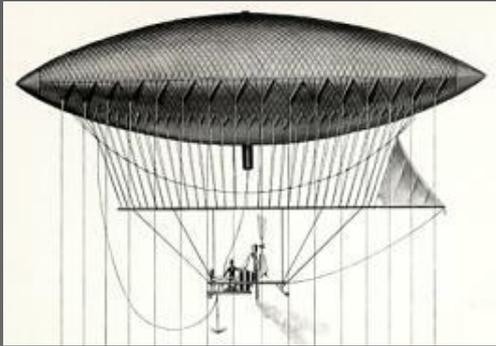


La battaglia d'Inghilterra, che in senso stretto non è stata una battaglia essendo durata 69 giorni, fu inoltre la prima grande campagna di guerra ad essere combattuta interamente da forze aeree.

Il suo scopo iniziale era quello di garantire alla Luftwaffe (aeronautica militare tedesca) la superiorità aerea sulla Royal Air Force o RAF (aeronautica militare britannica) per permettere l'invasione dell'Inghilterra ad opera delle truppe tedesche.

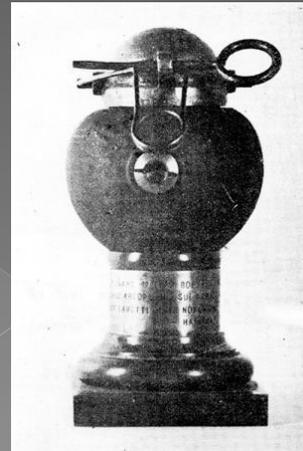
AEREI E DIRIGIBILI

Dopo il primo volo eseguito dai fratelli Mongolfier il 4 giugno 1783 ad Annonay e quello del 21 novembre con due persone a bordo (Pilâtre de Rozier e il marchese d'Arlandes) già il 2 aprile 1794 viene ufficializzato l'impiego militare delle macchine volanti con la nascita della "Prima Compagnia Aerostieri" che poco tempo dopo (2 giugno) ebbe il suo battesimo del fuoco durante l'assedio di Maubeuge e la definitiva consacrazione nella battaglia di Fleurus (24 giugno).



Nel 1852 il francese Henri Giffard montò un motore a vapore su di un pallone affusolato creando il primo dirigibile .

Il primo volo dei fratelli Wright avvenne il 17 dicembre 1903 mentre il primo impiego militare di un aereo avvenne il 1 novembre 1911 quando il sottotenente del genio *Gavotti* gettò a mano 4 granate Cipelli da due chili sulle oasi di Ain Zara e di Tripoli dal suo Taube. Il primo bombardamento di una città avvenne invece il 30 agosto 1914 ad opera di un Taube che sganciò su Parigi 3 bombe .



PRIMA BATTAGLIA D'INGHILTERRA

I bombardamenti sull'Inghilterra iniziarono il 31 maggio 1915 e terminarono il 5 agosto 1918, dalla fine del 1916 i dirigibili vennero sempre più spesso affiancati e poi sostituiti da bombardieri.

In totale i dirigibili (principalmente Zeppelin) eseguirono sull'Inghilterra 44 raid (di cui 26 su Londra), scaricando 5.806 bombe del peso totale di 196,5 tonnellate, uccidendo 557 persone e ferendone 1.358. Queste incursioni furono efficaci più che per i danni materiali per l'effetto psicologico ed anche perché costrinsero gli inglesi a impiegare 12 squadroni e 10.000 uomini nella difesa aerea.



11 marzo 1918 Il primo bombardamento aereo di Napoli

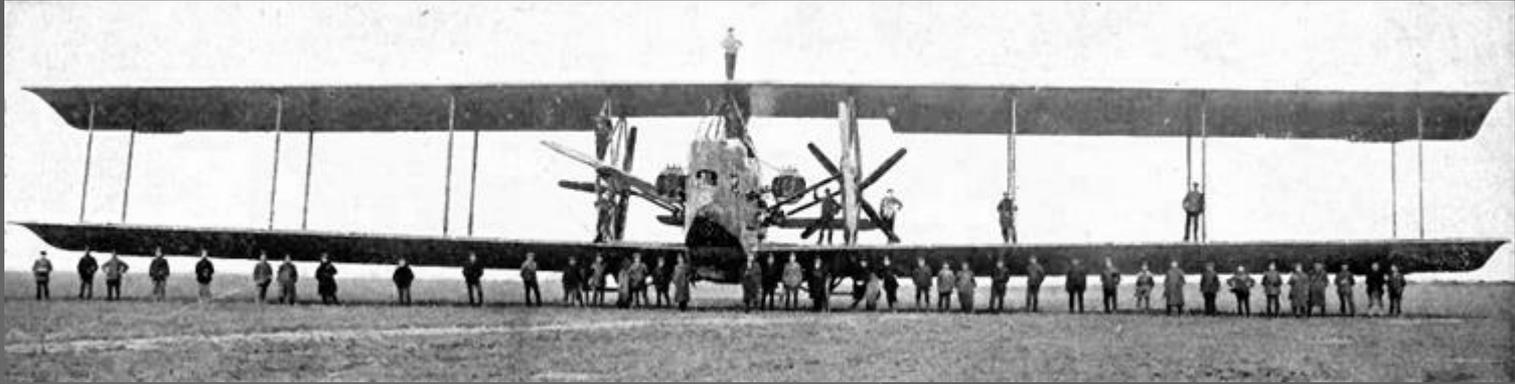


Il dirigibile L59 della Marina tedesca, partito dalla base di Jabol in Bulgaria, lanciò su Napoli 6,4 tonnellate di bombe provocando 16 morti e 40 feriti.
Piccolo assaggio di quello che sarebbe successo nella seconda guerra mondiale con oltre 200 bombardamenti alleati e migliaia di morti.

Altri raid furono compiuti sulla Francia e sul Belgio mentre in Italia un singolo raid coinvolse Napoli; altre nazioni furono attaccate o semplicemente sorvolate, cercando di sfruttare l'effetto che uno Zeppelin poteva suscitare nella popolazione. I dirigibili pagarono però un pesante prezzo: su un totale di 82 impegnati 60 andarono persi tra incidenti (34) e azione (26)

PRIMA BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Il primo raid aereo sull'Inghilterra avvenne il 28 novembre 1916 quando un isolato aereo sganciò 6 bombe da 10 kg su Londra causando solo lievi danni ed alcuni feriti; la prima grossa incursione avvenne invece il 25 maggio 1917 quando 21 bombardieri Gotha bombardarono Folkestone causando 96 vittime e 194 feriti mentre l'ultima incursione avvenne il 20 maggio 1918.



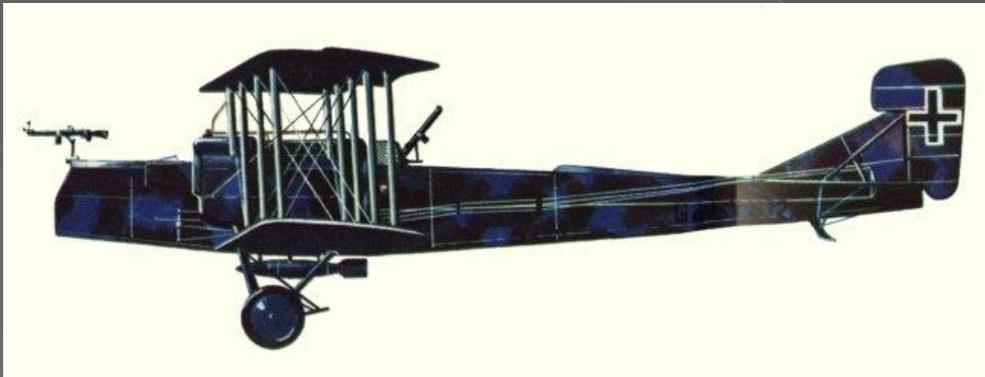
In totale le incursioni dei bombardieri sull'Inghilterra (fino a metà del 1917 diurne poi diventate notturne per l'aumento delle perdite) furono 27, di cui 17 su Londra, che causarono 836 morti e 1.991 feriti di cui rispettivamente 487 e 1.434 a Londra. Le perdite tedesche furono in totale 61 di cui 24 bombardieri abbattuti e 37 distrutti in incidenti.



PRIMA BATTAGLIA D'INGHILTERRA

LZ41

Velocità max (km/h)	100
Quota max oper. (m)	5.500
Equipaggio	18
Carico bombe (kg)	1.600
Armi difensive	7



Gotha G.IV

Velocità max (km/h)	140
Quota max oper. (m)	6.500
Equipaggio	3
Carico bombe (kg)	450
Armi difensive	2-3

Staaken R.VI

Velocità max (km/h)	135
Quota max oper. (m)	4.300
Equipaggio	7
Carico bombe (kg)	1.000
Armi difensive	4-6

BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Antefatti

Fine I^a Guerra Mondiale con sconfitta degli Imperi Centrali (11 novembre 1918).

Viene firmato il Trattato di Versailles (28 giugno 1919) con pesanti condizioni: perdite territoriali comprese tutte le colonie, forti limitazioni nelle forze armate e pagamento di ingenti danni di guerra.

Hitler diventa, il 30 gennaio 1933, Cancelliere della Germania e dopo aver accusato le sinistre dell'incendio del Reichstag (27 febbraio 1933) mette fuori legge il partito comunista, suo maggiore oppositore, facendo della Germania uno Stato a partito unico.

Viene ripristinata la leva obbligatoria (16 marzo 1935) ed ufficialmente ricostituite le forze armate tedesche con una forza di 400.000 uomini anche, se in base al Trattato di Rapallo (16 aprile 1922), l'esercito tedesco già si addestrava segretamente in URSS.

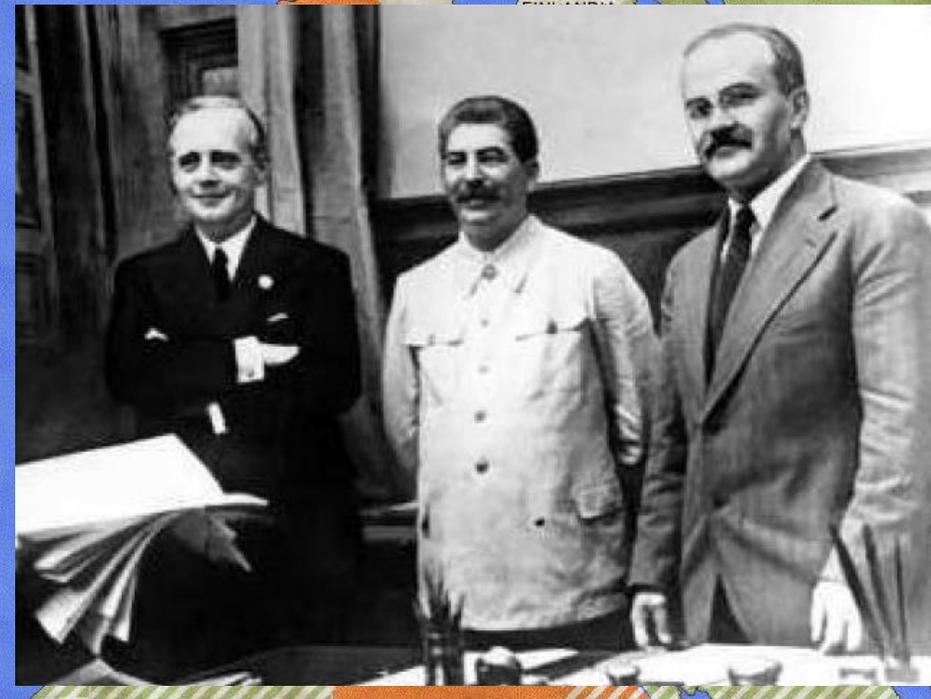
In aiuto dei militari golpisti in Spagna il 27 luglio 1936 viene costituita la "Legione Condor" il cui aiuto sarà fondamentale alla vittoria delle truppe franchiste e che sarà utilizzato come banco di prova per nuove tattiche ed armi.

Hitler da inizio alla creazione della "Grande Germania" invadendo ed annettendo al Reich l'Austria (12 marzo 1938), il Memelland (22 marzo 1938), i Sudeti (1 ottobre 1938), la Boemia e la Moravia (13 marzo 1939).

BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Il 24 agosto 1939 viene firmato a Mosca il Patto Molotov-Ribbentrop tra le cui parti segrete prevedeva un piano per spartirsi la parte dell'Europa tra i confini tedesco-sovietico ciò significava lo smembramento della Polonia.

Il "casus belli" fu la rottura delle trattative tedesco/polacche per la soluzione del contenzioso creato dal cosiddetto "Corridoio di Danzica" e una serie di presunte provocazione polacche lungo la frontiera tra cui l'incidente di Gleiwitz. L'attacco (**Fall Weiß/Caso Bianco**) avvenne alle 04:45 del 1 settembre 1939, senza che fosse prevista una formale dichiarazione di guerra. Il piano prevedeva un rapido attacco in modo da mettere fuori gioco la Polonia prima che le grandi potenze occidentali (Francia e Gran Bretagna legate alla Polonia da un trattato di mutua assistenza) potessero intervenire.



Il 3 settembre Francia ed Inghilterra dichiararono guerra alla Germania: era l'inizio della II^a guerra mondiale. Dopo la Polonia i tedeschi invadono ed occupano la Norvegia e Danimarca (09 aprile 1940); Belgio, l'Olanda, Lussemburgo e la Francia (10 maggio).

BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Il 10 maggio, a seguito delle dimissioni di Chamberlain, Churchill venne nominato Primo Ministro.

Per cercare di salvare il proprio corpo di spedizione gli inglesi eseguirono, dal 27 maggio al 4 giugno, l'operazione **Dynamo** in cui, utilizzando tutti i tipi di navi possibili (civili e militari), riuscirono a far rientrare in patria 338.226 soldati (di cui 139.911 non inglesi) riuscendo così a limitare i danni anche se i prigionieri furono 68.000 e tutto il materiale pesante andò perduto.



In Inghilterra erano rimaste solo 2 divisioni contro le 117 tedesche e solo 420 cannoni campali, 54 cannoni anti-carro e 105 carri armati medi.

Il 1 giugno le truppe tedesche occupano le Channel Island unico territorio inglese mai occupato; furono liberate solo il 16 maggio 1945.

Il 10 giugno l'Italia entrò in guerra a fianco della Germania.

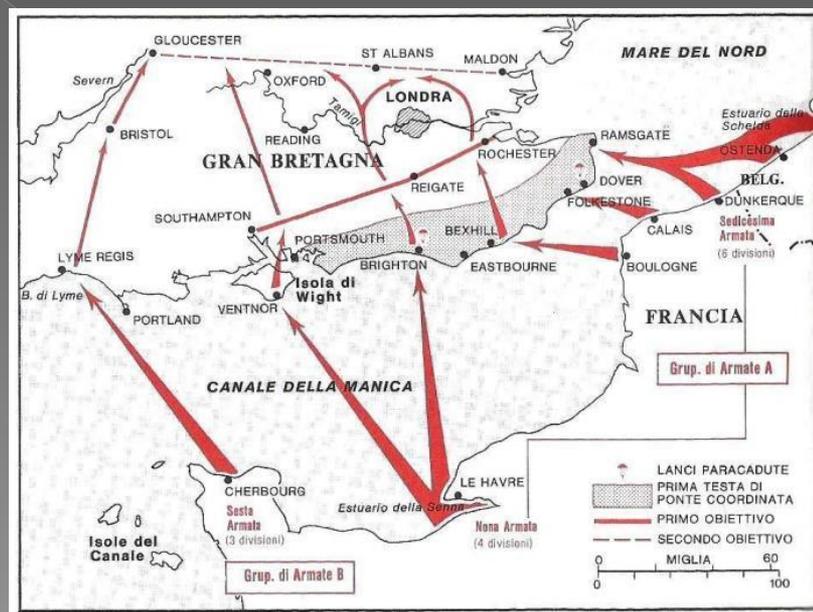


OPERAZIONE LEONE MARINO

Hitler era convinto che, dopo la capitolazione della Francia, la Gran Bretagna avrebbe richiesto la pace; visto però che ciò non avveniva solo il 16 luglio, perdendo così tempo prezioso, diede l'ordine di preparare i piani per un'invasione via mare.

La Wehrmacht pianificò l'impiego di 20 divisioni, mentre la Luftwaffe doveva garantire, coadiuvata dalla Marina, la copertura; se infatti i piloti tedeschi fossero riusciti ad annientare la RAF ed allontanare la Royal Navy dalla Manica, le truppe tedesche avrebbero avuto buone possibilità di sbarcare in Gran Bretagna senza perdite rilevanti. Inoltre una volta a terra, avrebbero dovuto affrontare 25 scoraggiate divisioni, sprovviste inoltre di armi moderne, trasporti e mezzi corazzati, e sparse nell'Inghilterra meridionale. Il nome in codice per l'invasione era **“Operazione Leone marino”**.

L'operazione era tuttavia un progetto fin dall'inizio gravemente carente: soffriva di mancanza di risorse (specialmente navi per il trasporto truppe e materiali per non parlare dei mezzi da sbarco) e di gravi divergenze tra la Marina e l'Esercito; su una cosa tutti concordavano: il piano sarebbe stato irrealizzabile se prima la Luftwaffe non avesse conquistato la superiorità aerea.



FORZE IN CAMPO



Caccia in carico 920 di cui 654 di pronto impiego



Degli oltre 4.000 aerei in carico circa 2.600 erano dislocati nella zona della Manica

RAF	
Hurricane	351
Spitfire	204
Defiant	23
Blenheim (caccia notturni)	60
Fulmar (Royal Navy)	8
Gladiator (Royal Navy)	8

LUFTWAFFE	
Me 109E	760
Me 110C	220
Ju 87B	280
Do 17Z	1.350
He 111 P e H	
Ju 88A	

VANTAGGI

“Giocare in casa”

Ottima organizzazione della difesa

con rete radar efficiente

Ottimi aerei e motori

VANTAGGI

Predominio nei numeri

Maggiore esperienza

SVANTAGGI

“Giocare fuori casa”

Mancanza di bombardieri strategici (pesanti)

Nessuna esperienza in operazioni anfibia

Sottovalutare le forze della RAF

SVANTAGGI

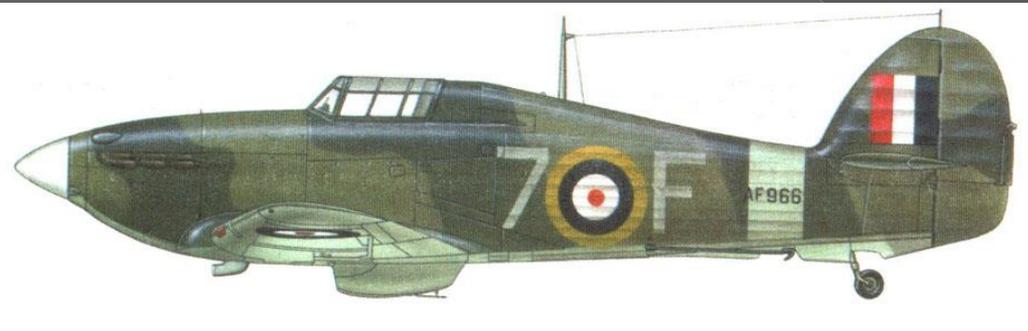
Inferiorità numerica

Scarsa esperienza

I PROTAGONISTI



SPITFIRE Mk1	
Velocità max (km/h)	590
Quota max oper. (m)	10.400
Autonomia (km)	650 (950)
Armi	8 x 7,7
Motore Merlin III (hp)	1050



HURRICANE Mk1	
Velocità max (km/h)	520
Quota max oper. (m)	10.400
Autonomia (km)	810 (1500)
Armi	8 x 7,7
Motore Merlin III (hp)	1050

Messerschmitt Bf 109E	
Velocità max (km/h)	560
Quota max oper. (m)	10.500
Autonomia (km)	660 (850)
Armi	2x7,9+2x20
Motore DB 601A (hp)	1100

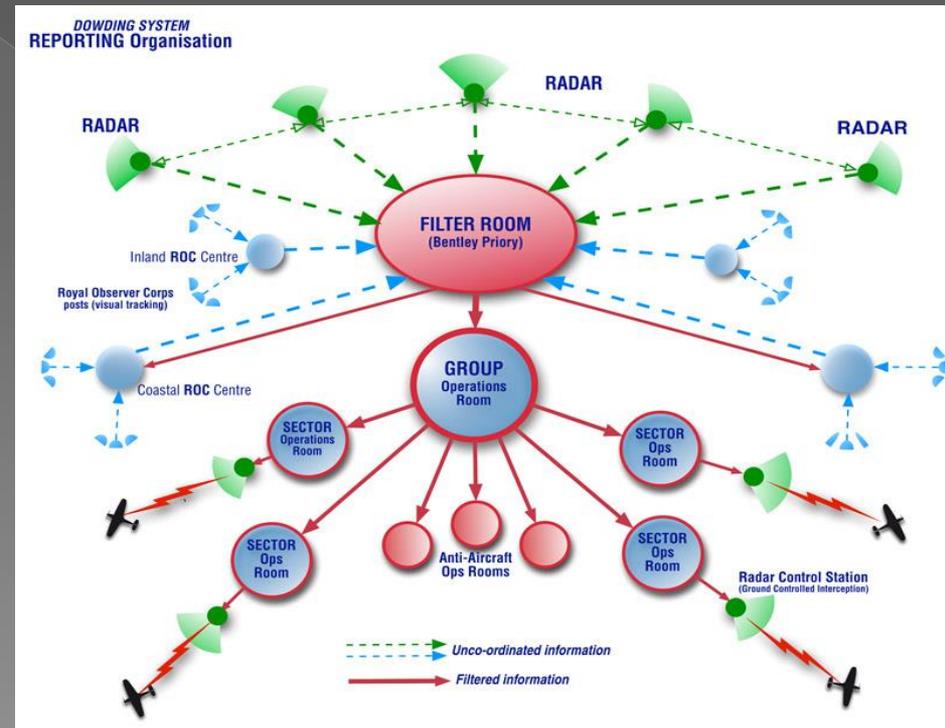


SISTEMA DOWDING

Il vero punto di forza degli inglesi era, oltre ai caccia della RAF: lo Spitfire e l'Hurricane, la complessa organizzazione di avvistamento, comando e controllo che gestì la battaglia, nota come il 'sistema di Dowding', dal nome del suo ideatore il Maresciallo dell'Aria Sir Hugh Dowding, comandante del Comando Caccia della RAF.



I primi rilevamenti degli attaccanti in arrivo arrivavano dalle stazioni radar, chiamate in codice Chain Home e distribuite lungo le coste, che riportavano l'avvistamento alla Sala Filtro del Comando Caccia. Gli incursori, una volta oltrepassate le stazioni della Chain Home, erano presi in carico dal Royal Observer Corp, che li seguiva da terra utilizzando una rete di osservatori dotati di binocoli. Le informazioni, valutate e integrate dalla Sala Filtro erano poi passate alla Sala Operativa del Gruppo.



SISTEMA DOWDING

La responsabilità della difesa dello spazio aereo inglese era infatti ripartita tra 4 Gruppi (Brigate Aeree) di Caccia: il 10° Gruppo, responsabile della difesa del Galles e dell'Inghilterra occidentale, l'11° Gruppo copriva il Sud-Est dell'Inghilterra con Londra, il 12° Gruppo difendeva le Midlands e l'East Anglia, il 13° Gruppo copriva il nord dell'Inghilterra, la Scozia e l'Irlanda del Nord.



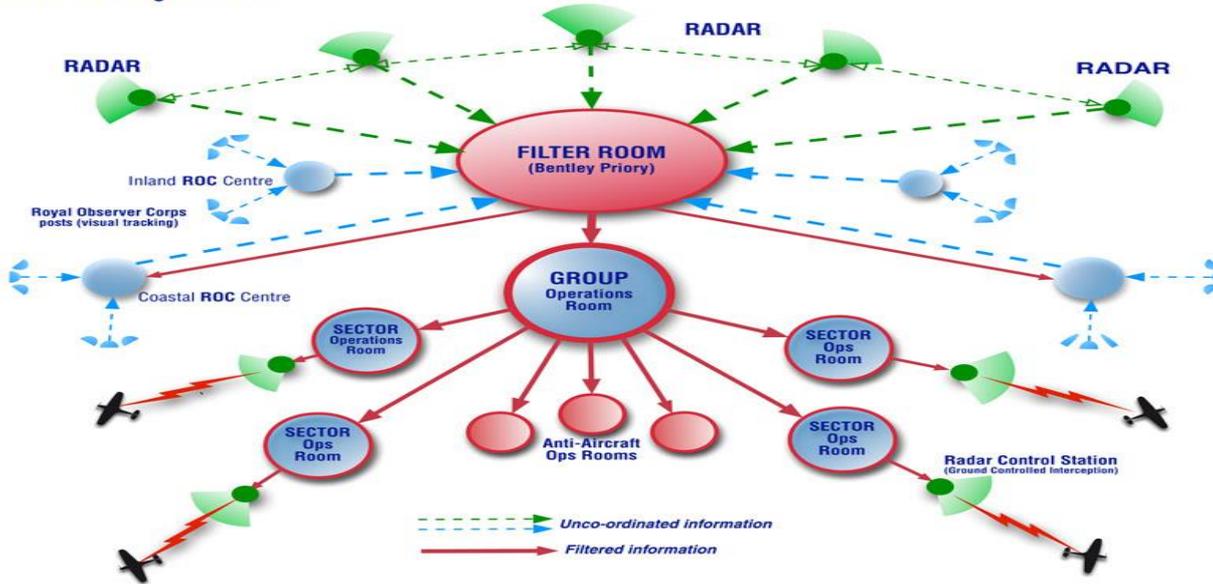
SISTEMA DOWDING

Ogni Sala Operativa di Gruppo aveva il proprio tavolo a mappa su cui le forze in campo erano rappresentate da pedine la cui posizione era continuamente aggiornata sulla base delle informazioni che man mano affluivano.

Le aree di competenza dei Gruppi erano a loro volta suddivise in Settori, ciascuno dei quali aveva alle proprie dipendenze tra i 2 e i 4 Squadroni distribuiti su un aeroporto principale e vari aeroporti satellite su cui disperdere gli aerei.



**DOWDING SYSTEM
REPORTING Organisation**

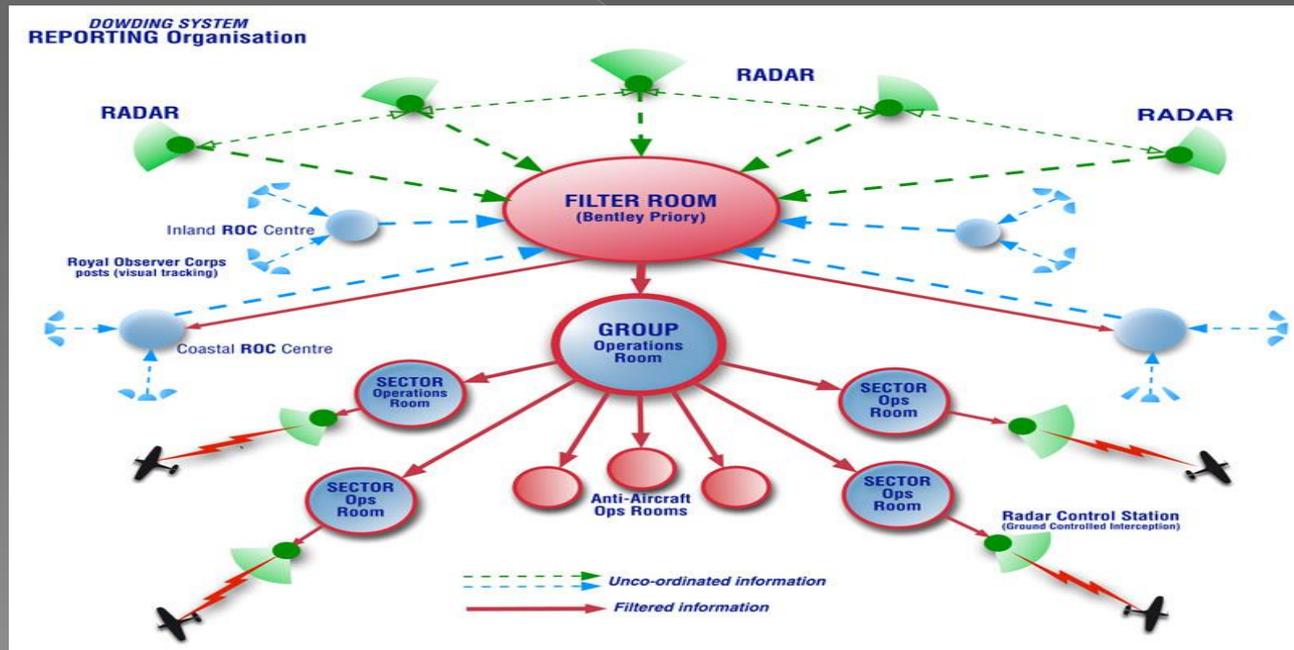


SISTEMA DOWDING

Il controllore di turno nella sala operativa del Gruppo, decideva quale Settore doveva contrastare l'incursione e quanti caccia far intervenire passando gli ordini ai comandi di Settore che davano istruzioni per il decollo su allarme degli aerei.



Una volta in volo, gli Squadroni erano guidati via radio dai loro Settore che ne stabiliva l'impiego: agli Squadroni poteva venir ordinato di intercettare gli incursori oppure di proteggere gli aeroporti o altri bersagli di vitale importanza.



RADAR

Il 26 febbraio 1935 il fisico scozzese Watson-Watt, dopo oltre 16 anni di lavoro e sviluppando precedenti scoperte di Fleming e dell'americano Hull, esegue, per lo Stato Maggiore inglese la prima dimostrazione della sua invenzione: il radar (acronimo per "**r**adio **d**etection **a**nd **r**anging"), in grado di localizzare oggetti mediante la riflessione di impulsi radio ad altissima frequenza.

Il funzionamento del radar si basava su un "*magnetron*" (un diodo) che emette un campo di microonde; quando queste incontrano un oggetto vengono riflesse, sapendo la velocità di propagazione delle onde elettromagnetiche, in base al tempo di risposta del segnale è possibile calcolare con facilità la sua distanza effettiva. In pratica per la prima volta era possibile localizzare e seguire i movimenti di aerei e navi nemiche molto al di là della portata ottica dei normali strumenti di osservazione.



La dimostrazione del radar di Watson-Watt, svoltasi in una base segreta dell'esercito inglese, ebbe pieno successo, e lo stato maggiore diede subito disposizioni perché i "National Physics Laboratories" realizzassero una rete di stazioni radar sulle coste della Gran Bretagna.

BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Per gli storici la battaglia si può dividere in quattro fasi:

Battaglia della Manica (10 luglio – 11 agosto 1940)

Attacco all'aquila (12 - 23 agosto 1940) con il "Giorno dell'aquila" (13)

Offensiva degli aeroporti (24 agosto – 06 settembre 1940)

Battaglia di Londra (07 - 30 settembre 1940)

Anche se non più facenti parte della Battaglia d'Inghilterra, avendo Hitler posposto a data da destinarsi il previsto sbarco, gli scontri però proseguirono anche dopo:

Blitz notturno su Londra (07 settembre – 13 novembre 1940)

Blitz notturno su città industriali inglesi (14 novembre 1940 – 6 febbraio 1941)

Blitz notturno su porti inglesi (7 febbraio – 10 maggio 1941)

Blitz notturno su città inglesi (febbraio – giugno 1942)

Baby Blitz notturno su Londra (21 gennaio 1944)

Lancio V1 (13 giugno 1944 – 28 febbraio 1945)

Lancio V2 (8 settembre 1944 – 27 marzo 1945)

Alla fine c'è da segnalare la partecipazione italiana con il CAI (27 ottobre 1940 – 15 aprile 1941)

BATTAGLIA D'INGHILTERRA



BATTAGLIA DELLA MANICA

(10 LUGLIO - 11 AGOSTO 1940)

ATTACCO ALL'AQUILA

(12 - 23 AGOSTO 1940) CON IL "GIORNO DELL'AQUILA" (13)

OFFENSIVA DEGLI AEROPORTI

(24 AGOSTO - 06 SETTEMBRE 1940)

BATTAGLIA DI LONDRA

(07 - 30 SETTEMBRE 1940)

BATTAGLIA DELLA MANICA

Periodo: 10 luglio – 11 agosto 1940

Obiettivo: bloccare il traffico marittimo inglese nel canale della Manica mettendo anche alla prova le difese aeree ed attirando in combattimento i caccia della RAF; una volta distrutta la caccia si sarebbero potuto attaccare facilmente gli obiettivi a terra.

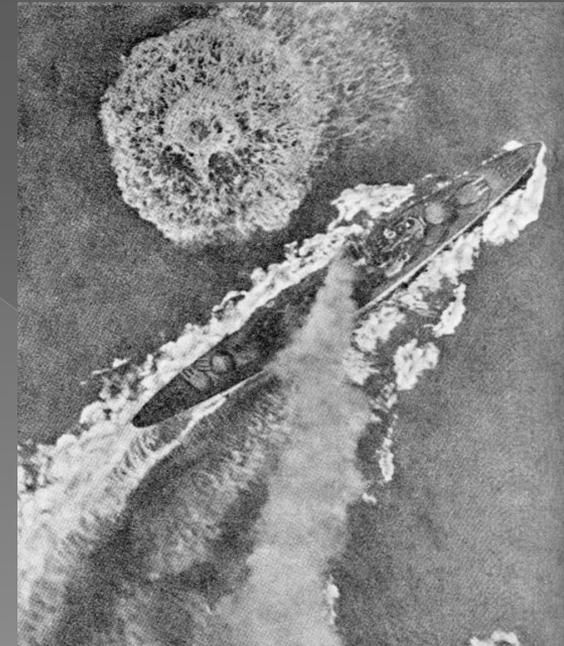
Forze in campo

Luftwaffe: 1260 bombardieri medi, 320 Stuka, 800 Me 109, 280 Me 110

RAF: 650 caccia (principalmente Hurricane e Spitfire)

Combattimenti: il primo attacco avvenne il 4 luglio con l'affondamento di 4 mercantili inglesi e l'abbattimento di uno Stuka; gli Inglesi considerano però l'inizio della battaglia della Manica il 10 quando una formazione di 70 Stuka e 65 bombardieri con 200 caccia di scorta attaccò un convoglio britannico al cui soccorso furono inviati 30 Spitfire che sorprendendo i tedeschi, rifiutando il combattimento con i caccia, puntarono sui bombardieri distruggendone più di 20.

Generalmente questi scontri al largo della costa inglese favorirono i tedeschi: le forti scorte di cui godevano i bombardieri erano sempre in superiorità numerica rispetto alle pattuglie inviate in difesa ai convogli.

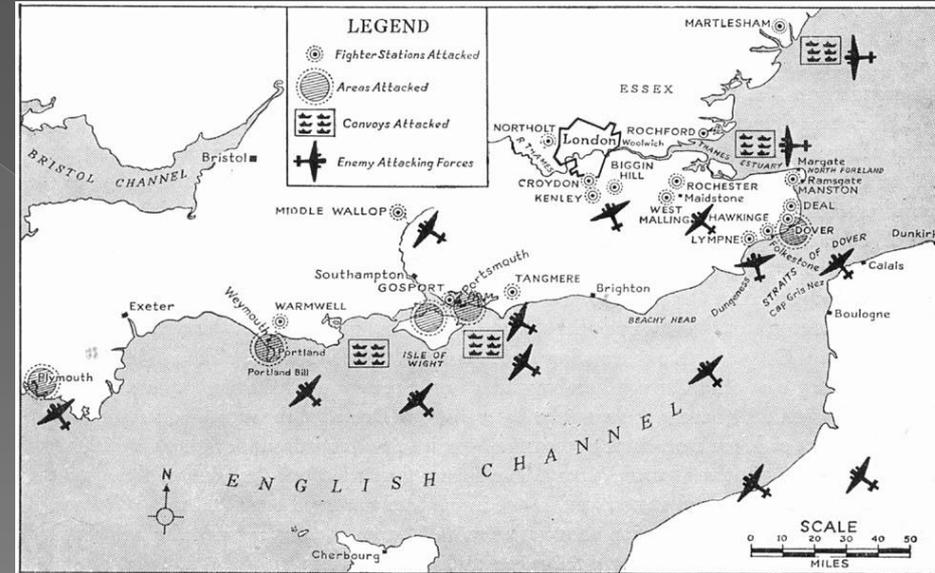


BATTAGLIA DELLA MANICA

Risultati: il numero di affondamenti fu tale che l'Ammiragliato britannico sospese la navigazione lungo la Manica.



Questi primi scontri servirono comunque ad entrambi gli schieramenti per accumulare esperienza indicando anche che alcuni tipi di aerei, ad esempio il Defiant (caccia biposto della RAF con quattro mitragliatrici in una torretta posteriore) ed il Bf 110 della Luftwaffe, erano inadeguati agli intensi scontri manovrati (*dogfight*) che avrebbero caratterizzato il seguito della battaglia.



Perdite

Luftwaffe: 172 aerei abbattuti e 79 danneggiati con 153 morti e 45 feriti

RAF: 115 caccia abbattuti e 106 danneggiati con 89 morti e 28 feriti.

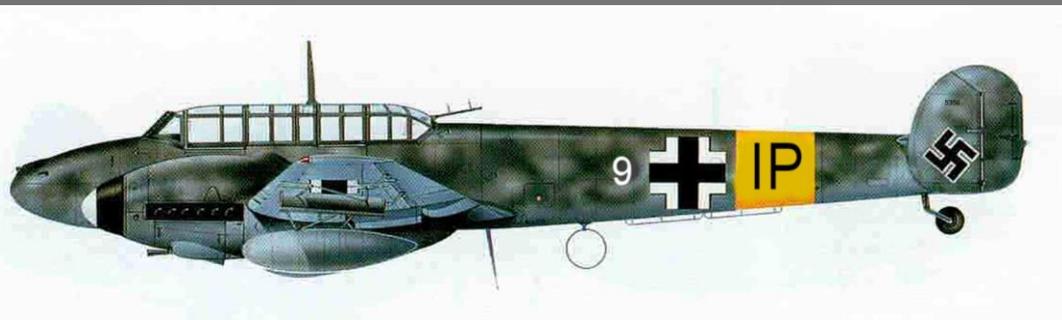
BATTAGLIA DELLA MANICA



DEFIANT	
Velocità max (km/h)	490
Quota max oper. (m)	9.200
Autonomia (km)	750
Armi	4 x 7,7
Motore Merlin III (hp)	1050



JUNKER Ju 87B STUKA	
Velocità max (km/h)	380
Quota max oper. (m)	8.200
Autonomia (km)	800
Armi	3x7,9 1x250 4x50
Motore Jumo 211 (hp)	1.200



Messerschmitt Bf 110C	
Velocità max (km/h)	560
Quota max oper. (m)	10.000
Autonomia (km)	775 (900)
Armi	2 x 20 - 5 x 7,9
Motore 2 DB 601 (hp)	2 x 1.100

ATTACCO ALL'AQUILA

Periodo: 12 – 23 agosto 1940 con il “Giorno dell'aquila” (13)

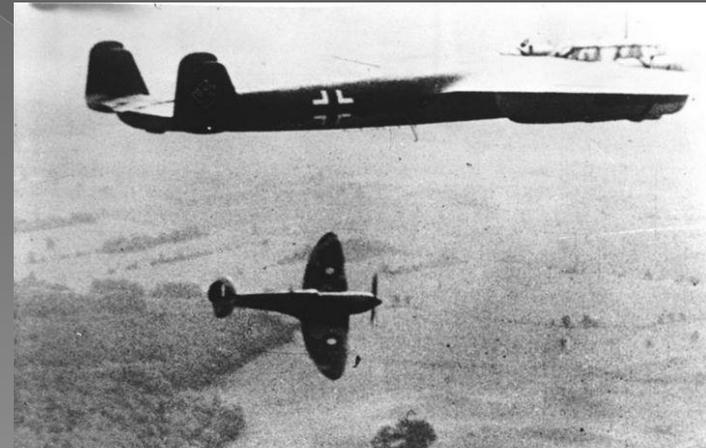
Obiettivi: considerando che i risultati raggiunti dalla Luftwaffe erano inferiori alle aspettative il comando tedesco cambiò strategia. Il nuovo obiettivo non sarebbe più stato il traffico marittimo ma direttamente i caccia inglesi; questa decisione si basava però su una serie di errate valutazioni dei servizi segreti e della ricognizione tedesca secondo la quale la RAF aveva una forza di solamente 450 caccia con una produzione mensile stimata in circa 200 velivoli al mese mentre gli aerei realmente disponibili erano 750 con una produzione mensile di oltre 400 caccia.

Forze in campo

Luftwaffe: 950 bombardieri medi, 340 Stuka, 870 Me 109, 270 Me 210

RAF: 750 caccia (principalmente Hurricane e Spitfire)

Combattimenti: il 12 agosto 6 stazioni radar vennero attaccate, tuttavia i pochi danni vennero riparati in alcune ore e per quanto sembra impossibile i tedeschi non ripeterono il bombardamento convinti di averle messe fuori uso ma anche perché non avevano capito l'importanza di tali strutture che su alcune foto aeree vennero addirittura classificate come “strutture non militari”.



Bundesarchiv, Bild 140-1960-094-18
Foto: Speer | Dezember 1940

IL GIORNO DELL'AQUILA

Il grande attacco (in codice "giorno dell'aquila") era previsto per l'11 ma le cattive condizioni meteo lo fecero slittare al primo pomeriggio del 13 anche se un cattivo coordinamento fece sì che aerei tedeschi decollarono la mattina e i raid continuarono tutta la giornata

Alla azione parteciparono anche aerei provenienti dalla Norvegia e Danimarca che avevano come obiettivo le regioni della Scozia e del Nord-Est dell'Inghilterra ritenute dai tedeschi privi di difesa aerea; in realtà l'efficiente controllo aereo inglese inviò 12 Spitfire che abbatterono 16 bombardieri e 7 caccia di scorta facendo sì che questa fu l'unica grossa incursione proveniente da quelle zone



Forze in campo

Luftwaffe: 875 + 169 bombardieri medi, 316 Stuka, 702 Me 109, 227 + 43 Me 110

RAF: 650 caccia (principalmente Hurricane e Spitfire)

Perdite

Luftwaffe: 47 aerei abbattuti e 39 danneggiati con 44 morti, 23 feriti e 45 prigionieri

RAF: 14 caccia abbattuti e 6 danneggiati con 3 morti e 13 feriti.

ATTACCO ALL'AQUILA

Forze in campo

Luftwaffe: 950 bombardieri medi, 340 Stuka, 870 Me 109, 270 Me 210

RAF: 750 caccia (principalmente Hurricane e Spitfire)

Risultati: Grandi perdite per entrambi, gli inglesi avevano il problema dei piloti

Perdite

Luftwaffe: 629 aerei abbattuti

RAF: 385 caccia abbattuti

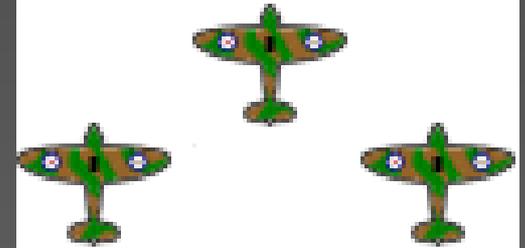
Il giorno più pesante fu il 18 agosto quando 1.750 aerei (1.000 bombardieri e 750 caccia) si scontrarono contro tutta la caccia inglese. A fine giornata le perdite tedesche furono 69 con 31 aerei danneggiati mentre per gli inglesi le perdite erano 63 e 62 aerei rientrarono con seri danni

Quel giorno segnò la fine dell'impiego dello Stuka ormai troppo vulnerabile agli attacchi dei caccia privando la Luftwaffe del suo principale strumento per i bombardamenti di precisione, inoltre l'Me 110 si era mostrato inadatto a contrastare i caccia avversari nel combattimento manovrato, perciò si decise di limitarne l'utilizzo solo nei casi in cui fosse necessaria la loro grande autonomia, o quando fosse disponibile un'adeguata scorta di caccia monomotore inoltre si decise di imporre scorte più consistenti ai bombardieri, a spese delle missioni di caccia libera

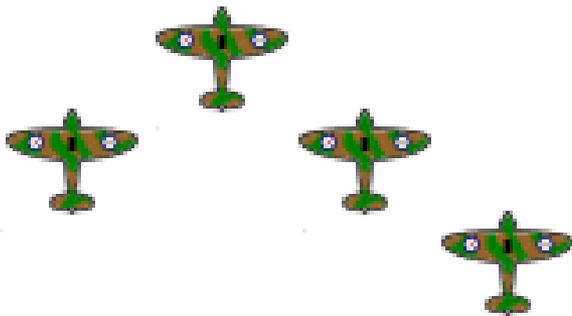
ATTACCO ALL'AQUILA

Le alte perdite inglesi oltre alla supremazia numerica tedesca era dovuta anche alla tecnica di combattimento con una formazione base composta da 3 aerei disposti a V rovesciata in cui solo il leader, che occupava la posizione al centro, aveva libertà di movimento mentre gli altri erano impegnati al mantenimento della formazione

Vic formation



Finger-four formation



I tedeschi usavano invece come unità base una coppia di aerei (rotte) con un leader e un gregario che volava a 180-200 metri dal leader ed una quota leggermente più alta con l'incarico di non staccarsi mai dal leader; normalmente volavano 2 rotte insieme formando uno schwarm che si disponevano secondo le dita di una mano

OFFENSIVA DEGLI AEROPORTI

Periodo: 24 agosto – 06 settembre 1940

Obiettivo: annientare il Comando Caccia con attacchi ripetuti agli aeroporti. Dei 33 attacchi principali condotti nelle due settimane successive, 24 furono contro gli aeroporti, ad esempio: Biggin Hill e Hornchurch, 4 volte ciascuna.

Forze in campo

Luftwaffe: 850 bombardieri medi, 600 Me 109

RAF: 700 caccia (principalmente Hurricane e Spitfire)

Alla fine di agosto la situazione per la RAF era disperata con gravi perdite sia di mezzi che di uomini, ma mentre le industrie potevano rimpiazzare gli aerei più grave era la situazione dei piloti: oltre l'80% dei comandanti di squadriglia non era più operativo (morti, feriti o ritirati dalla battaglia). I nuovi piloti riuscivano a fatica a colmare le perdite anche se il periodo di addestramento venne ridotto dai 6 mesi pre-bellici a 15 giorni

Per i tedeschi il problema dei rimpiazzamenti era ancora più grave e sebbene la Luftwaffe mantenesse sempre la superiorità numerica, il rifornimento di nuovi aerei e piloti era lento, e questo pesava sempre più sulle risorse delle forze restanti.



OFFENSIVA DEGLI AEROPORTI

Ancora poche settimane e la RAF sarebbe stata costretta a ritirare i propri aerei dall'Inghilterra meridionale. La Luftwaffe stava vincendo la battaglia degli aeroporti però, non se ne rendeva conto in quanto vedeva solo la propria forza di bombardieri assottigliarsi e cominciava a disperare di riuscire a rispettare la tempistica originale.

Non si riusciva a capire come mai la RAF non fosse già collassata, o come riuscissero sempre ad avere i caccia nel posto giusto, indipendentemente da quante incursioni si organizzassero (conseguenza questa dell'incomprensione del ruolo dei radar nel sistema di difesa aerea inglese); inoltre va ricordato che i tedeschi (privi di un adeguato sistema di informazioni) sottostimarono sempre la capacità industriale inglese di rimpiazzare le perdite subite.



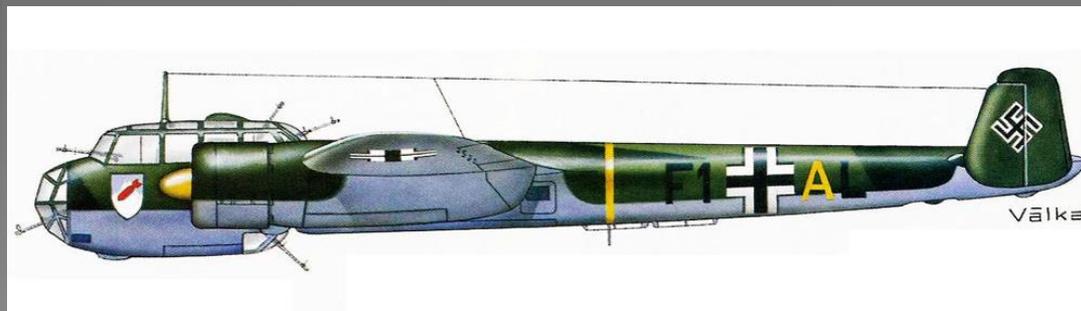
OFFENSIVA DEGLI AEROPORTI



HENKEIL He 111	
Velocità max (km/h)	415
Quota max oper. (m)	6.700
Autonomia (km)	1.950
Armi	1x20 6x7,9 2.000
Motore Jumo 211D (hp)	2 x 1.200



JUNKERS Ju 88	
Velocità max (km/h)	470
Quota max oper. (m)	6.900
Autonomia (km)	1.800
Armi	1x13 3x7,9 2.000
Motore Jumo 211J (hp)	2 x 1.340



DORNIER Do 17	
Velocità max (km/h)	410
Quota max oper. (m)	7.000
Autonomia (km)	1.200
Armi	6x7,9 1.000
Motore Fafnir 323P (hp)	2 x 1.000

BATTAGLIA DI LONDRA

Periodo: 07 – 30 settembre 1940

Obiettivo: colpire Londra come rappresaglia per i bombardamenti inglesi su Berlino e sulla Germania fiaccando il morale della popolazione

Forze in campo

Luftwaffe: 1.108 bombardieri medi, 658 Me 109, 129 Me 210

RAF: 802 caccia (principalmente Hurricane e Spitfire)

La notte tra il 24 e il 25 agosto un bombardiere tedesco, rimasto isolato dalla sua squadriglia, sbagliò rotta e sganciò le proprie bombe sulla City di Londra provocando solo leggeri danni. Il giorno successivo Churchill inviò 89 bombardieri su Berlino ripetendo le incursioni altri 6 volte in 12 giorni; alla fine Hitler, dopo una serie di ultimatum, ordinò di iniziare dal 7 settembre l'operazione Loge con bombardamenti sistematici su Londra.



Il cambiamento di strategia colse impreparata la RAF ma il cambio di obiettivi salvò gli aeroporti e le altre strutture de Comando caccia che poté così riorganizzare le proprie forze.

BATTAGLIA DI LONDRA

Il nuovo obiettivo divenne così Londra che fu colpita sia di giorno che di notte in una zona che partendo dalla zona portuale ad est di Londra si allargò progressivamente fino ad includere tutto il centro. Benché questi attacchi causarono gravi danni, non riuscirono ad intaccare il morale della popolazione inglese e costarono caro ai tedeschi. Il numero delle perdite tra le file della Luftwaffe iniziò a crescere rapidamente, molto più di quanto si potesse immaginare visti anche gli scarsi risultati



Il giorno di maggiore impegno fu il 15 quando la Luftwaffe inviò in 3 ondate oltre 800 aerei su Londra a cui la RAF rispose con tutte le risorse disponibili a fine giornata le perdite tedesche furono 52 bombardieri, 26 Me 109, 3 Me 110 e 4 altri aerei; mentre per la RAF le perdite furono 26 Hurricane e 9 Spitfire; due giorni dopo Hitler rinviò l'operazione Sealowe per un tempo indeterminato rivolgendo la propria intenzione verso l'Unione Sovietica.

C.A.I.

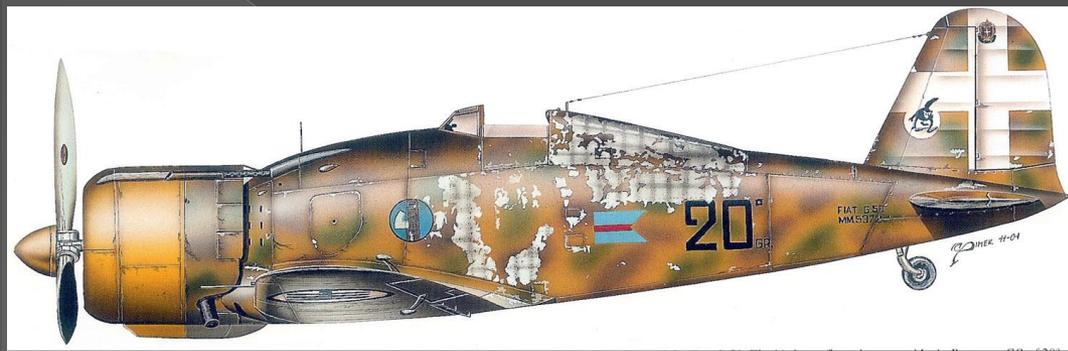
Nell'agosto del 1940 Mussolini decise la costituzione e l'invio in Belgio di un contingente della Regia Aeronautica (Corpo Aereo Italiano / C.A.I.) per partecipare, in cooperazione con la Luftwaffe, alla fasi finali della Battaglia d'Inghilterra. La decisione, quasi osteggiata dai comandi tedeschi, fu dettata da motivazioni esclusivamente politiche e di prestigio e non ebbe alcun valore ai fini bellici, anzi impegnò e disperse mezzi che, considerate le limitate risorse belliche italiane, avrebbero potuto essere impiegati più utilmente su altri fronti (Mediterraneo, nord Africa e Grecia); inoltre, mancarono i risultati, a causa dell'inadeguatezza e delle carenze dei velivoli impiegati, che si rivelarono del tutto inadatti ad operare in quel teatro di guerra, e le perdite furono elevate.

Modello	partiti	arrivati	perdite
BR 20	80	76	3 + (8)
CR 42	50	50	5 + (15)
G 50	45	43	(5)
ricognitori	7	7	(1)
trasporto	12	12	

Le operazioni iniziarono il 27 ottobre con bombardamenti nella zona a est di Londra per terminare il 3 gennaio 1941; già il 10 gennaio, uomini e mezzi iniziarono a rientrare in Italia. Alcuni G50 restarono in Belgio fino al 15 aprile, eseguendo crociere protettive fra Dunkerque e Calais senza mai essere impegnati in combattimento

In totale i bombardieri eseguirono 137 missioni (di cui 35 annullate) per un totale di 315 ore di volo sganciando complessivamente poco più di 54 ton. di bombe; mentre la caccia eseguì 934 missioni per un totale di 1.470 ore.

C.A.I.



FIAT G50	
Velocità max (km/h)	475
Quota max oper. (m)	10.700
Autonomia (km)	500
Armi	2 x 12,7
Motore Fiat A74 (hp)	840



FIAT CR42	
Velocità max (km/h)	440
Quota max oper. (m)	10.500
Autonomia (km)	750
Armi	2 x 12,7
Motore Fiat A74 (hp)	840



FIAT BR20	
Velocità max (km/h)	410
Quota max oper. (m)	6.750
Autonomia (km)	2.750
Armi	1x12,7 2x7,7+1.600
Motore 2 Fiat A74 (hp)	2 x 1.000

C.A.I.



RAF - PILOTI STRANIERI

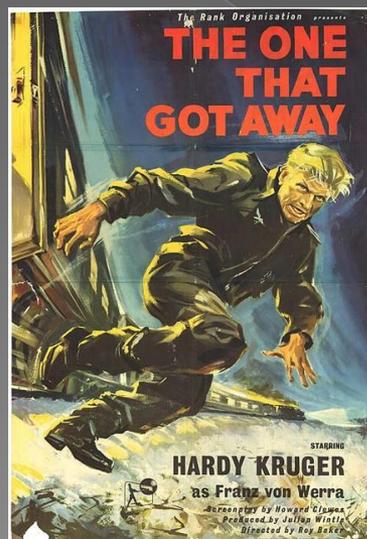
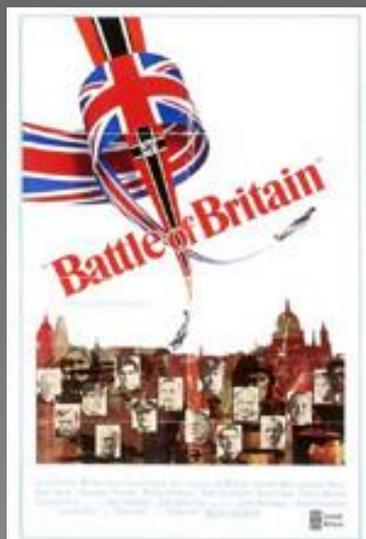
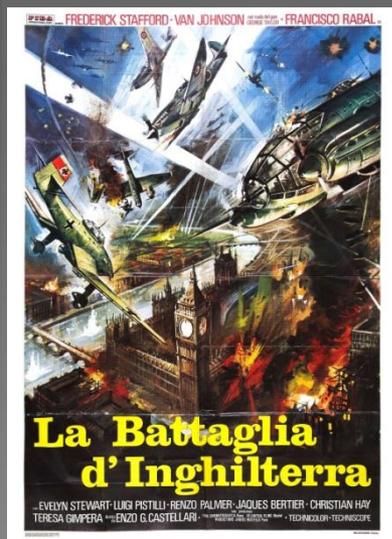
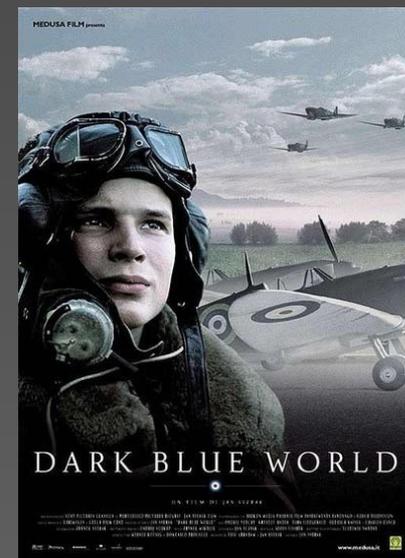
Durante la battaglia d'Inghilterra la RAF utilizzò 2.937 piloti di cui 595 non inglesi.



Molti di questi piloti combatterono in Squadroni inglesi ma vennero formati anche 2 Squadroni da caccia polacchi (diventati 10 nel corso della guerra) di cui il 303, anche se entrò in combattimento solo a partire dal 30 agosto, ottenne il maggior numero di vittorie (273) tra tutti gli Squadroni da caccia impiegati nel corso della battaglia d'Inghilterra; ci furono anche 2 Squadroni da caccia cechi e dal febbraio 1941 tre Squadroni di volontari americani.

LA BATTAGLIA AL CINEMA

TITOLO	ANNO	PRODUZIONE
Dark blue world	2001	CZ-GB-D-I-DK
La battaglia d'Inghilterra	1996	F - I - E
I lunghi giorni delle aquile	1996	GB
Sfida agli inglesi	1957	GB - D
Bader il pilota	1956	GB
Quinta Squadriglia Hurricanes	1952	GB



ME 109 E DERIVATI

Avia S99

Velocità max (km/h)	650
Quota max oper. (m)	12.200
Autonomia (km)	560 (850)
Armi	1x20+2x13
Motore DB 605AM (hp)	1500



HA-1112-M1L
Hispano Aviación HA-1112-M1L / WAI: 139

© 2000 C.A.I.A.

Hispano Aviac. HA-1112

Velocità max (km/h)	605
Quota max oper. (m)	10.200
Autonomia (km)	770
Armi	1x30+2x20
Motore RR Merlin (hp)	1400

Messerschmitt Bf 109G

Velocità max (km/h)	650
Quota max oper. (m)	12.000
Autonomia (km)	560 (850)
Armi	2x30+1x20
Motore DB 605A (hp)	1475



**"NEVER WAS SO MUCH
OWED BY SO MANY
TO SO FEW"** *THE PRIME MINISTER*



La battaglia d'Inghilterra fu un
evidente vincitore
strategica dei tedeschi
l'invasione dell'Inghilterra.

Secondo molti storici
forse si sarebbe visto

Le analisi effettuate
Luftwaffe perse 1.888
furono di 1.023 caccia
Bombardieri e 148
bombardamento, per

Churchill, da abile politico e maestro nella propaganda, seppe
ai piloti della RAF, il orgoglio del popolo inglese con famosa
campo dei conflitti in mani, così tanti dovettero così tanto a così

zionale con un
una sconfitta
il piano per

ni giorni di luglio

e settembre la
erdite della RAF
del Comando
si in missioni di

confluire attorno
frase: "Mai, nel
occhi",.

E ANCORA VOLANO ...

