

Paolo Zerlotto



BATTLE OF BRITAIN MEMORIAL FLIGHT

Nei più importanti airshow inglesi e nelle varie commemorazioni della Seconda Guerra Mondiale, il sorvolo del “Battle of Britain Memorial Flight” non manca mai, affinché nessuno possa dimenticare che soltanto grazie al valore e al sacrificio degli aviatori inglesi è stata evitata l’invasione della Gran Bretagna da parte della Germania nazista.

“**L**est We Forget” - “Per non dimenticare”
Queste tre semplici parole sono quelle che meglio riassumono il compito che fin dal lontano 1957 il “Battle of Britain Memorial Flight” si è assunto nei confronti della Gran Bretagna e del mondo intero: ricordare

“The Few and The Many”, cioè coloro che presero parte alla Battaglia d’Inghilterra nell’autunno del 1940 per scongiurare l’invasione dell’Inghilterra da parte del Terzo Reich, e coloro che ogni giorno decollavano per andare a bombardare gli obiettivi strategici della Germania nazista nella

parte finale della Seconda Guerra Mondiale. Chi ha avuto la possibilità di ammirare la famosissima formazione di un Avro Lancaster affiancato da un Supermarine Spitfire e da un Hawker Hurricane durante una delle numerose apparizioni durante gli airshow inglesi, non ha potuto fare

a meno di provare una forte emozione per il ricordo delle migliaia di giovani piloti, puntatori, navigatori, motoristi e mitraglieri che a prezzo della loro vita difesero la madre patria e portarono la guerra sui cieli della Germania. Il sorvolo di questa formazione, spesso accompagnato da una musica

nostalgica, fa letteralmente venire la pelle d’oca e rappresenta forse il momento più struggente di una manifestazione aerea. Generalmente il BBMF decolla dalla base aerea di Coningsby e si presenta al pubblico con uno o più sorvoli in formazione. Successivamente segue una presentazio-



ne in volo dello Spitfire e dell’Hurricane, che con vari passaggi e acrobazie dimostrano le loro caratteristiche di volo. A seguire il Lancaster esegue vari passaggi e virate, mo-

strandosi al pubblico anche con il vano bombe aperto. Ove possibile l’esibizione termina con l’atterraggio dei tre velivoli che vengono poi parcheggiati per poter essere am-

mirati dal pubblico. Non è raro incontrare avieri veterani che hanno servito la patria durante la Seconda Guerra Mondiale aggirarsi intorno ai due caccia ed al bombardiere, ricordando le loro missioni e le esperienze vissute durante il conflitto. Alcuni vengono aiutati a salire a bordo degli



In atterraggio lo Spitfire Mk XIX con il motore Griffon 58, riconoscibile dai rigonfiamenti sul cofano

Il Lancaster con il vano bombe aperto, questo esemplare è uno dei due al mondo in condizioni di volo

“ Orgoglio nazionale e debito di gratitudine verso la storia e il sacrificio di “pochi per molti” rendono oggi la partecipazione al team un vero onore: la lista di attesa per entrare a farne parte è lunghissima ”

aeroplani e spesso si vede l'emozione nei loro sguardi con gli occhi lucidi. Tutto ciò genera grande commozione da parte del pubblico, che prova enorme rispetto e riconoscenza nei confronti di questi “vecchietti” che tanto hanno dato per il loro Paese.

LA STORIA

Oggi il Battle of Britain Memorial Flight è un nome familiare e una istituzione nazionale, ma l'attuale BBMF ha umili origini ed è stato creato e portato avanti a prezzo di grandi difficoltà da parte dei molti volontari che hanno dedicato il loro tempo e la loro opera per mantenere in condizioni di volo queste storiche macchine volanti. Si è partiti da una collezione di aeroplani obsoleti e abbandonati negli hangar di vari aeroporti, per arrivare ad

un'unità dedicata con un proprio quartier generale presso la base della RAF di Coningsby, il cui scopo è preservare e avere cura di un patrimonio storico di inestimabile valore. Peter Thompson, comandante di squadriglia durante la Seconda Guerra Mondiale, fu il principale responsabile di quella formazione che oggi si chiama Battle of Britain Memorial Flight. Dopo essersi guadagnato “le ali” nella primavera del 1940, prese parte alla Battaglia d'Inghilterra volando sugli Hurricanes. Alla metà degli anni '50 l'Hurricane IIC (LF363) era l'unico esemplare ancora in condizioni di volo della RAF, basato a Biggin Hill, e ciò fece scattare nella mente di Peter una grande idea: quale miglior modo per continuare a commemorare la Battaglia di Inghilterra se non

quello di prodigarsi per mantenere in condizioni di volo gli ultimi aeroplani che l'avevano combattuta, cioè gli Hurricanes e gli Spitfires. L'idea fu sostenuta dai superiori di Peter, il quale avrebbe potuto disporre della base di Biggin Hill, ma senza la disponibilità di fondi pubblici, il tutto avrebbe dovuto svolgersi su base volontaria.

Nel 1957 la RAF (incredibile, ma vero) disponeva di soli tre Spitfire XIX (PM631, PS853 e PS915) volanti che facevano parte del gruppo di volo THUM (Temperature and Humidity Monitoring) e che stavano finendo la loro vita operativa. L'11 Luglio 1957 fu deciso di destinarli al gruppo commemorativo di Biggin Hill, creando così quello che può essere considerato il precursore del BBMF, al quale

fu dato il nome di Historic Aircraft Flight. C'era però una nota negativa che non convinceva Peter Thompson: i tre Spitfire erano disarmati e non predisposti per montare i cannoni e le mitragliatrici come quelli che avevano combattuto la Battaglia d'Inghilterra. Iniziò quindi la ricerca di aeroplani effettivamente impiegati durante la guerra, finché si



trovarono tre Spitfires Mk XVI (TE330, TE476 e SL574), utilizzati in mostra statica, che potevano essere riportati in condizioni di volo, anche vista la facilità con la quale erano ancora reperibili i pezzi di ricambio per i modelli XVI. Il TE330 venne restaurato per primo e riprese a volare nel Settembre 1957. Il 15 Settembre

del 1957 l'HAF prese parte alla sua prima “missione” commemorativa eseguendo un passaggio sull'Abbazia di Westminster per l'anniversario della Battaglia d'Inghilterra; al sorvolo presero parte l'Hurricane LF363 e lo Spitfire TE330. Nel frattempo fu completato il restauro dello Spitfire TE476, il quale ritornò a vo-

lare il 10 Dicembre 1957, mentre le cattive condizioni del PS915 fecero sì che l'aeroplano fosse destinato a fare da “gate guardian” presso la base di West Malling. Il 23 Febbraio 1958 fu la volta del SL574 che riprese a volare, e quasi contestualmente il gruppo cambiò nome dal HAF a BBF, cioè Battle of Britain Flight.

INCIDENTI E NUOVI ARRIVI

Seguì un periodo sfortunato durante il quale il gruppo perse un altro Spitfire XIX, il PS853, destinato a fare da “gate guardian” a West Raynham, mentre il primo Spitfire XVI, il TE330, fu inviato alla USAF Academy. L'anno successivo, il 1959, anche



Nel particolare gli split flap del Lancaster che negli anni '50 fu destinato a esperimenti di volo senza piloti a bordo, poi mai effettuati; uscì dalla linea di volo nel 1963



Oltre 700 richieste a stagione, spesso anche il Dakota vola in formazione con Spitfire e Hurricane



Lo Spitfire Mk Vb con due avieri sulla coda per facilitare il rullaggio, questo in particolare, entrato in servizio nel 1940, è il più vecchio Spit volante al mondo

i rimanenti due Spitfire Mk XVI subirono degli incidenti: il TE476 fu danneggiato a causa di un atterraggio forzato senza carrello estratto, mentre l'SL574 subì un arresto del motore durante un sorvolo commemorativo sopra Londra e fu costretto ad un atterraggio di fortuna in un campo di cricket. Fu così che fino al 1964 il Battle of Britain Flight restò con un solo Hurricane (LF363) e con un solo Spitfire XIX (PM631).

Fortunatamente, anche dopo aver subito vari spostamenti della base operativa, le cose migliorarono con il PS853 che fu riparato e riprese a volare nel 1964, e nel Settembre 1965 quando al gruppo fu donato uno Spitfire Mk Vb (AB910), portando così a quattro il numero degli aeroplani disponibili. Nel frattempo la popolarità del BBF continuava a crescere finché al gruppo fu assegnato un team di ingegneri a tempo pieno. Inoltre, dopo aver preso parte alle riprese del famoso film del 1969 "La Battaglia d'Inghilterra", il BBF si arricchì di una preziosa gemma: lo Spitfire IIa P7350, cioè il più vecchio Spitfire al mondo del suo tipo in condizioni di volo, veterano della Seconda Guerra Mondiale. Intanto il gruppo diventava sempre più noto come Battle of Britain Memorial Flight, e fu così che l'unità assunse ufficialmente tale nome il 1 Giugno 1969. L'anno 1972 vede un'altra importante acquisizione: un secondo Hurricane IIC (PZ865) donato dalla Hawker Siddeley dopo il restauro che lo aveva riportato in condizioni di volo. Il 1973 fu un altro anno importante, perché all'unità si aggiunse un aeroplano molto significativo, il Lancaster PA474, arrivato direttamente da Waddington dove fu restaurato dai volontari della base. A partire dal 1 Marzo 1976 l'unità si spostò in quella che a tutt'oggi è la sua base operativa: RAF Coningsby in Lincolnshire. Nel 1987, grazie all'opera della British Aerospace, una vecchia gloria del BBMF, lo Spitfire XIX PS915 fu riportato in condizioni di volo e tornò a far parte del gruppo. Nel Settembre 1991 un altro episodio sfortunato colpisce il BBMF, quando l'Hurricane LF363 subì un arresto del motore durante un

volo di trasferimento, precipitando e prendendo fuoco presso la base di RAF Wittring. Per poterlo restaurare, vista la mancanza di fondi, fu deciso di vendere lo Spitfire XIX PS853 e, dopo sette anni di lavoro, l'Hurricane IIC tornò a volare il 29 Settembre 1998. Un altro importante velivolo entrò a far parte del gruppo il 20 Luglio 1993, il Douglas Dakota III ZA947. Nel 1997 arrivò uno Spitfire IX appena restaurato, acquisizione molto importante perché l'aeroplano aveva volato a supporto dello sbarco in Normandia durante il periodo del D-Day nel Giugno 1944. Infine, l'ultimo Spitfire ad entrare a far parte del gruppo è stato il modello XVI TE311 il cui restauro è durato dieci anni.

Attualmente il Battle of Britain Memorial Flight è composto da undici aeroplani: cinque Spitfire, due Hurricane, un Lancaster, un Dakota e due Chipmunk. Sono tutti gestiti dalla Royal Air Force e sono basati presso la RAF Coningsby in Lincolnshire fin dal 1976. Generalmente il Battle of Britain Memorial Flight si esibisce con il Lancaster affiancato da uno Spitfire e da un Hurricane, oppure dal Dakota affiancato da uno o due caccia.

GLI AEROPLANI

SPITFIRE MK IIA (P7350)
Il P7350 è il più vecchio Spitfire volante del mondo. Entrò in servizio nel lontano 1940 e prese parte alla Battaglia di Inghilterra. Fin dal 1999 è stato dipinto per rappresentare lo Spitfire Mk Ia 'XT-D' (L1067) 'Blue Peter' del 603° Squadron, che era l'aeroplano personale del comandante di squadriglia George Denholm D.F.C., chiamato affettuosamente "zio George" dai suoi piloti visto che a 32 anni egli era molto più vecchio dei suoi compagni.

SPITFIRE MK VB (AB910)
L'AB910 uscì dalle linee di produzione nell'Agosto 1941. È famoso per un episodio che ha

L'inconfondibile ala a pianta ellittica dello Spitfire; la versione LF da attacco al suolo aveva le ali tronche per aumentare la velocità di rollio



“ Davvero incredibile quanto successe in guerra allo Spitfire Mk Vb AB910: decollò ed effettuò un circuito con un aviere aggrappato a cavalcioni della coda con la forza della disperazione ”

dell'incredibile: un addetto del personale di terra, come era prassi a quei tempi, si era messo a cavalcioni sulla coda dello Spitfire per accompagnarlo nel rullaggio fino all'inizio della pista. Mentre stava per smontare dall'aereo, il pilota iniziò la fase di decollo e poi effettuò un circuito atterrando immediatamente a causa della difficoltà nel manovrare l'aeroplano. Appena atterrato la causa del "guasto" fu evidente: l'addetto era rimasto appeso alla coda dell'aeroplano e durante il breve volo si era aggrappato alla maniglia in fusoliera con la forza della disperazione! Attualmente l'AB910 veste la livrea del deserto come quella dello Spitfire Vb AB 502 del comandante di squadriglia Richard Gleed D.S.O. e D.F.C.

SPITFIRE MK LFIXE (MK356)

L'MK356 fu costruito a Castle Bromwich nel 1944 e fu accreditato di un mezzo abbattimento (diviso con un altro Spitfire) di un Me-109. Fu acquisito dal BBMF nel 1997 e questa fu la prima volta che ritornò a volare dal lontano 1944. L'aeroplano ha la punta delle ali tagliata tipica dalla versione di Spitfire specializzata nell'attacco al suolo (la sigla LF sta per "Low Fighter"). Mantiene le insegne del 443° Squadron nel quale operò, completo delle strisce bianche e nere simbolo della partecipazione al D-Day.

SPITFIRE MK XIX (PM631)

Costruito nel Novembre 1945 come versione da ricognizione ad

alta quota con un motore Griffon 66 ed il cockpit pressurizzato, il PM631 fu consegnato alla RAF nel 1946, troppo tardi per prendere parte al conflitto. La sua livrea è quella di un PR XIX del 541° Squadron che operò missioni di ricognizione ad alta quota sopra il teatro europeo dall'inizio del 1944 fino alla fine della Guerra. Il motto dello 541° Squadron era 'Alone Above All' - 'Solo sopra tutti'.

SPITFIRE MK XIX (PS915)

Il PS915 fu assegnato al 541° Squadron nel Giugno 1945, anche in questo caso troppo tardi per partecipare alla II Guerra Mondiale, fu quindi utilizzato per collaudare nuove macchine fotografiche per la ricognizione. Nel 1957 questo Spitfire di-

venne il fondatore dell'Historic Aircraft Flight, il precursore del BBMF, ma fu presto ritirato per fare da 'gate guardian' presso una base aerea. Ritornò a far parte del BBMF nel 1987 dopo essere stato modificato per installare un motore Griffon 58, riportato in condizioni di volo dalla British Aerospace. Oggi veste i colori del PS888, un PR XIX dell'81° Squadron basato a Seletar in Singapore durante la Campagna della Malesia.

HURRICANE MK IIC (PZ865)

Il PZ865 è stato l'ultimo dei 14.333 Hurricanes ad essere costruito a Langley nel 1944. Fu utilizzato dalla Hawker per dei test nel campo delle telecomunicazioni. Dopo un restauro completo fu donato al BBMF dalla Hawker-Siddeley nel Marzo 1972. Dal 2005 veste i colori dell'Hurricane IIC BE581 sul quale volò l'asso della Repubblica Ceca Karel Kuttelwascher.

HURRICANE MK IIC (LF363)

LF363 volò per la prima volta nel Giugno 1944 e si ritiene sia stato l'ultimo Hurricane ad en-

Questo Hurricane Mk IIC del 1944 è l'ultimo costruito degli oltre 14.000 prodotti

trare in servizio. L'11 Settembre 1991, durante un volo di trasferimento da RAF Coningsby a Jersey ebbe dei problemi al motore ed il pilota fu costretto ad effettuare un atterraggio di fortuna presso RAF Wittering. L'aereo fu gravemente danneggiato e prese fuoco, fortunatamente il pilota si salvò e se la cavò con una cavaglia rotta e qualche bruciatura. Nel corso dei sette anni successivi l'Hurricane fu nuovamente restaurato e ritornò a volare nell'autunno 1998. Dal 2006 porta i colori dell'Hurricane Mk I P3878 'YB-W' pilotato da Harold "Bird" Wilson del 17° Squadron durante la Battaglia di Inghilterra.

LANCASTER (PA474)

Nel mondo ci sono solo due Lancaster in condizioni di volo: uno è in Canada e l'altro fa parte del BBMF. Quest'ultimo fu costruito a Chester nel 1945 ed è uno dei 7.377 esemplari prodotti. Entrato in servizio praticamente alla fine della guerra, fu assegnato al PR (Photo-Reconnaissance) 82° Squadron in Sud



Africa, dove gli furono tolte le torrette delle mitragliatrici. Ritornò poi nel Regno Unito con lo scopo di essere utilizzato come un drone senza pilota, ma fu poi trasferito presso il Royal College of Aeronautics, utilizzato dalla Handley Page Laminar Flow per condurre alcuni esperimenti di aerodinamica. Nel 1964 fu preparato per essere esposto in mostra statica nel museo di Hendon, ma successivamente si decise di restaurarlo presso la base RAF Waddington, presso la quale furono rimontate le torrette prima di raggiungere il BBMF nel Novembre 1973. Dal 2000 il PA474 è stato dipinto con la livrea del Lancaster III EE176 'QR-M' ('Mickey the Moocher') del 61° Squadron, basato a Skellingthorpe.

DOUGLAS C47 (DC3) DAKOTA (ZA947)

Lo ZA947 fu costruito nel Marzo 1942 e acquisito dal BBMF nel 1993. Essendo l'unico aereo plurimotore con carrello biciclo del gruppo, viene utilizzato per i voli di addestramento dei piloti che poi passeranno sul Lancaster, attività che si svolge nei mesi invernali quando il grosso quadrimotore è fermo per manutenzione. Da qualche anno anche il Dakota fa la sua parte durante gli air show, apparendo sia da solo che affiancato da uno o due caccia del BBMF. In alcuni eventi commemorativi viene anche utilizzato per il lancio di paracadutisti. Attualmente il Dakota veste i colori del 267° 'Pegasus' Squadron che servì come aeroplano da trasporto truppe e rifor-

nimenti nel teatro di guerra del Mediterraneo negli anni 1943-1944. L'emblema del cavallo alato 'Pegaso' è chiaramente visibile sul muso dell'aeroplano.

DE HAVILLAND CANADA DHC-1 CHIPMUNK (WK518, WG486)

I due De Havilland Chipmunk del BBMF sono gli ultimi in servizio nella RAF e i meno noti del gruppo. Essendo aerei biposto con carrello biciclo, vengono utilizzati per l'addestramento dei piloti che poi dovranno volare sugli Spitfires e sugli Hurricanes. Sono anche impiegati per il

Una splendida linea volo: in primo piano lo Spitfire Mk 22 con il motore Griffon 61 e le due eliche tripala controrotanti



LA STORIA IN CIELO

trasporto di parti di ricambio e per fare ricognizione nelle zone dove dovranno essere effettuati i sorvoli.

IL TEAM DEL BBMF

L'ufficiale in comando del BBMF è Ian Smith, il quale è il solo membro permanente del team che gestisce il gruppo di volo. Gli altri piloti, navigatori e ingegneri di volo provengono da cinque basi diverse (Coningsby, Cottesmore, Cranwell, Lyneham e Waddington) e normalmente volano su otto diversi tipi di velivoli (Dominie, Harrier, Hercules, King Air, Sentinel, Sentry, Tutor e Typhoon) come ruolo principale, mentre 3 week-end su 4 da Maggio a Settembre volano sugli aeroplani del BBMF. A pilotare gli Spitfires e gli Hurricanes sono in tutto sei piloti militari della RAF: Ian Smith, Sammy Sampson, Paul "Godders" Godfrey, Duncan Mason, Andy Millikin ed Antony Parkinson. I

Gli aerei sono pilotati da un team di piloti militari in costante allenamento, in occasione delle manifestazioni è curato anche l'aspetto storico con le combinazioni di volo dell'epoca

piloti del Lancaster sono cinque: Ernie Taylor, Roger Nichols, Loz Rushmere, Tim Dunlop e Jamie Watson. Oltre ai piloti il team si compone di cinque navigatori, quattro ingegneri di volo e ventotto ingegneri addetti alla manutenzione degli aeroplani. La competenza e l'esperienza richiesta per gestire questa flotta di velivoli non è ovviamente disponibile nella Royal Air Force di oggi e perciò fanno parte del gruppo anche sei anziani riservisti che hanno decenni di esperienza su queste macchine volanti. Tutto il team di manutenzione lavora su base volontaria per un periodo che va dai 3 ai 5 anni, per poi tornare alla loro normale occupazione di reparto. E' quindi necessario un continuo programma di formazione per tramandare la fondamentale esperienza necessaria per gestire aeroplani vecchi di 70 anni. Per quanto a noi possa sembrare strano, sono tanti gli avieri della RAF che ambiscono a far parte del BBMF, e la lista di attesa è sempre molto lunga, ma gli inglesi hanno un vero e proprio culto per la loro storia. Durante i mesi invernali viene effettuata una completa ed approfondita revisione di tutte le macchine che

vede i velivoli smontati e ispezionati per l'individuazione di ogni potenziale problema. La gestione e l'acquisizione delle parti di ricambio è un lavoro molto complesso, anche se il gruppo dispone di un ampio magazzino; se una qualche parte non è disponibile o è difficile da reperire, essa viene appositamente ricostruita. A partire dal mese di Marzo gli aeroplani vengono nuovamente riasssemblati e sottoposti alla manutenzione finale e alla prova dei motori. Al termine ogni aeroplano viene sottoposto a un completo test in volo per confermare che tutti i sistemi siano pienamente funzionanti e rientrino nei parametri prestabiliti. Durante la stagione degli airshow, da Maggio a fine Settembre, il team di terra deve spesso fare gli "straordinari" per assicurare l'efficienza dei velivoli; parte di esso segue gli equipaggi nei diversi aeroporti dove si svolgono le manifestazioni, spesso volando a bordo del Lancaster o del Dakota che fungono anche da aerei di supporto. I piloti e gli ingegneri del BBMF sono quindi dei seri professionisti che dedicano il loro tempo e la loro passione credendo che, sebbene il debito di gratitudine nei confronti dei loro "colleghi"

che hanno combattuto durante la Seconda Guerra Mondiale non potrà mai essere ripagato, perlomeno la loro memoria può essere mantenuta viva grazie al lavoro che consente di far volare questi veri e propri "ricordi volanti". Nei primi anni della sua formazione il numero delle richieste di partecipazione agli eventi commemorativi del BBMF fu di circa 50-60 all'anno. A partire dal 1990 la situazione cambiò radicalmente ed il numero di apparizioni aumentò con una progressione incredibile, fino a giungere ai giorni nostri in cui le singole partecipazioni degli aeroplani agli airshow ed alle varie commemorazioni ha raggiunto l'incredibile numero di 700 a stagione. E la domanda è in continua crescita. Ad oggi nessuna importante manifestazione aerea inglese sarebbe tale senza la presenza del BBMF. La grazia dello Spitfire, la maestosità del Lancaster e il leggendario Hurricane solcano il cielo con l'inconfondibile suono dei loro sei motori Merlin. Questi classici aeroplani storici non solo ci riportano indietro nel tempo di 70 anni, ma contribuiscono a ricordare l'eterno debito dovuto dal popolo inglese "ai pochi" e "ai molti".



DEDICATO A COLORE CHE AMANO IL VOLO, LA VELOCITA', LA SFIDA

SQUADRATLANTICA

PASSIONE E QUALITA'

EQUIPAGGIAMENTO INVERNALE

PRENOTA ORA LA TUA FELPA E OTTIENI LA CONSEGNA AD OTTOBRE



UNISEX
TAGLIE: 3XS-5XL

SERIE LIMITATA, 1000 ESEMPLARI IN TUTTO IL MONDO, NOME DEL PROPRIETARIO RICAMATO.