



Senza alcuna pietà

Quando fiction e realtà condividono lo stesso «padre»

Claudio Rizza

Corto circuito

Nel maggio del 1940, poco prima che le armate del Terzo Reich dessero il via all'offensiva sul versante

occidentale dell'Europa continentale, «*si verificò la versione crittografica di un disastro*» (1). L'Esercito e l'Aeronautica tedeschi modificarono infatti la mo-

Ufficiale superiore di vascello in servizio, ha ricoperto, tra gli altri, l'incarico di responsabile degli Archivi dell'Ufficio Storico della Marina e collabora, oltre che con la Rivista Marittima, anche con i periodici Storia Militare e Gnosis. È inoltre membro del Comitato Editoriale del Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare.



La residenza patronale di Bletchley park vista dal prospiciente laghetto artificiale (www.ianfleming.com).

dalità con cui la chiave o «indicatore» di messaggio, diverso per ogni singolo radiogramma, veniva trasmesso dalla stazione originatrice a quella ricevente, cifrandola, cioè, due volte di seguito all'inizio del testo del dispaccio. Quella particolare modalità di trasmissione dell'indicatore di messaggio, per quelle che erano le caratteristiche crittografiche della macchina *Enigma*, costituì il *vulnus* che i matematici (2) del *Biuro Szyfrow*, l'ufficio di crittoanalisi dell'Eser-



Ian Fleming al lavoro a uno dei suoi romanzi nella sua tenuta giamaicana chiamata «Goldeneye» (www.ianfleming.com).

cito polacco, riuscirono a sfruttare per riuscire a leggere, già dal 1933, il traffico radiotelegrafico tedesco con un ritardo di pochissime ore. Nel luglio del 1939, quando la Polonia era ormai in procinto di essere invasa dalle armate tedesche, l'esperienza acquisita dai crittografi polacchi fu trasferita, nel corso di una drammatica riunione svoltasi a Varsavia, ai colleghi francesi e britannici. Questi ultimi, in particolare, riuscirono a replicare, presso la loro sede segreta di Bletchley Park, il metodo di decrittazione della *Enigma* messo a punto dai polacchi e basato sulla sovrapposizione di speciali fogli perforati. Grazie a quel metodo, i britannici riuscirono a leggere, a partire dall'aprile del 1940, i radiogrammi tedeschi entro



La macchina Enigma a tre rotori esposta presso il Museo della scienza e della tecnologia «Leonardo da Vinci» di Milano (www.wikipedia.it).



Elenco di chiavi crittografiche (impostazioni) mensili della macchina cifrante Enigma a tre rotori esposto presso il museo di Bletchley Park (foto autore).

le 24 ore successive alla loro intercettazione. Ma quel successo, come detto, si rivelò effimero.

Si dovette attendere l'agosto successivo, quando il modello «avanzato» di «Bomba» (3), il calcolatore elettromeccanico ideato da Alan Turing e perfezionato da Gordon Welchman, divenne operativo, affinché Bletchley Park riuscisse nuovamente a leggere il traffico radiotelegrafico della *Luftwaffe* e dell'Esercito tedesco. Ma se nell'estate del 1940 i crittoanalisti della *Hut* (Baracca) 6 (4) erano riusciti a uscire dal *blackout* causato dal cambio di modalità di trasmissione degli indicatori di messaggio, lo stesso non poteva dirsi per i loro col-



Il matematico britannico Alan Turing, ideatore dei calcolatori elettromeccanici chiamati «Bombe» e capo dei crittografi della «Baracca 8» di Bletchley Park fino al novembre del 1942 (www.storicang.it).

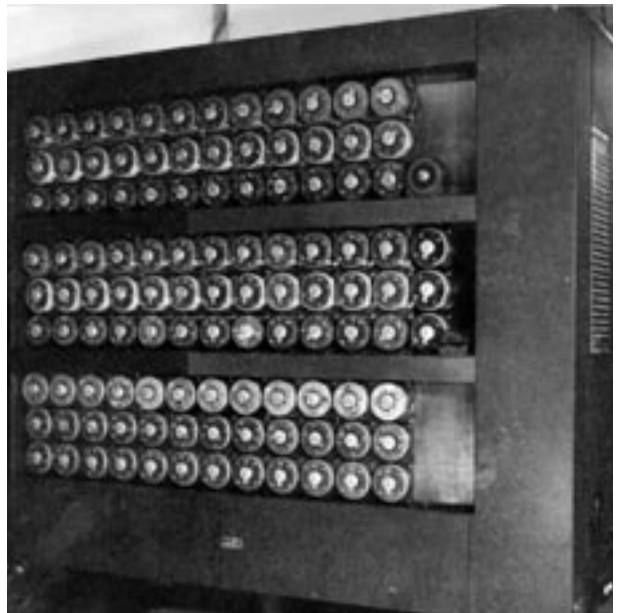
legghi della *Hut* 8 (5). La *Kriegsmarine* aveva infatti adottato accorgimenti e procedure differenti dalle altre Forze armate tedesche al fine di rendere più sicura la propria versione della macchina *Enigma* (6). Oltre ad aver introdotto ulteriori tre rotori, portando a un totale di otto quelli in dotazione a ogni macchina cifrante (7), la Marina tedesca aveva abbandonato, fin



La «Baracca 8» come appare oggi, dopo l'accurato restauro effettuato nel corso dell'allestimento del museo di Bletchley park (foto autore).



L'ufficio di Alan Turing, così come è stato ricostruito all'interno della «Baracca 8» a Bletchley Park (foto autore).



La «Bomba» ideata da Alan Turing (www.wikipedia.it).



Il peschereccio POLARES, alias SCHIFF 26, fotografato da bordo di una unità britannica il 26 aprile del 1940. Si noti, in lontananza, l'imbarcazione con a bordo la squadra di abbordaggio che effettuò la cattura dei documenti segreti sul quel peschereccio armato tedesco (tratta da: H. Sebag-Montefiore, *Enigma. The battle for the code*).

dal maggio del 1937, il sistema di cifratura degli indicatori di messaggio utilizzato dall'Esercito e dall'Aeronautica, adottando un metodo basato su trigrammi scelti a caso da un apposito cifrario. I trigrammi così selezionati venivano dapprima trasformati in bigrammi, quindi cifrati mediante apposite tabelle di sostituzione. Tale articolato metodo di cifratura poneva rimedio a due problematiche che avevano permesso di attaccare *Enigma*: la scelta arbitraria degli indicatori di messaggio da parte degli operatori e la loro cifratura con la stessa macchina *Enigma*. Da quel momento, dunque, la *Enigma* della Marina divenne molto più sicura rispetto a quelle utilizzate dalle altre Forze armate tedesche, tanto che, nel biennio 1937-39, lo stesso *Biuro Szyfrow* non riuscì a decrittare che una manciata dei messaggi trasmessi dalla *Kriegsmarine* (8).

Alla fine del 1939 Alan Turing, grazie alle informazioni fornite dai colleghi polacchi, era riuscito a intuire come funzionasse il sistema degli «indicatori» usato per la *Enigma* navale, ma senza poter disporre delle tabelle di sostituzione dei bigrammi, fu comunque impossibile per lui venirne a capo. Per ricostruire le tabelle dei bigrammi era necessario decrittare una nutrita quantità di messaggi, ma la complessità del sistema in uso alla Marina tedesca impediva di conseguire un tale risultato. Nell'aprile del 1940, si aprì però un inaspettato spiraglio nelle «tenebre crittografiche»

che» che avvolgevano la *Enigma* della *Kriegsmarine*. Il 26 di quel mese, infatti, un gruppo di cacciatorpediniere britannici impegnati in un'operazione in supporto dell'Esercito britannico in Norvegia s'imbatte in quelli che apparentemente sembravano innocui pescherecci olandesi intenti in una battuta di pesca nel Mare del Nord. Si trattava in realtà di pescherecci armati tedeschi che furono ben presto identificati e attaccati. Il primo dei due fu affondato dal HMS *Arrow* e dal HMS *Birmingham* (9), mentre il secondo, che aveva impresso sulla fiancata il nome *Polares* (10) fu abbordato da una squadra inviata dal HMS *Griffin*. I britannici riuscirono abilmente a recuperare un sacco di iuta colmo di documenti segreti che l'equipaggio del *trawler* tedesco non era riuscito a far affondare. Il materiale catturato, tra cui i testi in chiaro e in cifra di numerosi radiomessaggi, fu prontamente inviato a Bletchley Park, rivelandosi di straordinaria importanza. Grazie a esso, infatti, gli specialisti della Baracca 8 riuscirono a decrittare, entro il maggio successivo, il traffico radiotelegrafico della *Kriegsmarine* per il periodo tra il 22 e il 27 aprile successivo. La disponibilità di quei primi decrittati consentì ad Alan Turing di ricostruire parzialmente le tabelle di sostituzione dei bigrammi e, successivamente, mettere a punto una tecnica, chiamata «*Banburismus*» (11), con la quale attaccare la *Enigma* navale tramite le «Bombe». Ma anche quello spiraglio di luce durò poco. Il primo luglio successivo, infatti, la *Kriegsmarine* fece entrare in vigore una nuova edizione delle tabelle di sostituzione dei bigrammi, rendendo di fatto inutilizzabile la tecnica del «*Banburismus*».

Nell'autunno del 1940 la Baracca 8 si trovava dunque nuovamente in un vicolo cieco. Ma anche la *Intelligence Division* dell'Ammiragliato stava fronteggiando una situazione critica. L'introduzione della tattica del «branco di lupi» (12) da parte del Comando in capo dei sommergibili della Marina tedesca, stava pericolosamente moltiplicando gli affondamenti dei mercantili che trasportavano, attraverso l'Atlantico, i preziosi rifornimenti indispensabili alla Gran Bretagna per proseguire lo sforzo bellico. Ma senza la *Special intelligence* fornita da Bletchley Park, la «*submarine tracking room*» dell'Ammiragliato non era



Una foto di gruppo di alcuni Ufficiali del *QUEEN'S OWN OXFORDSHIRE USSARS*. In ultima fila a destra Valentine Fleming, padre di Ian, e, al centro, un giovanissimo Winston Churchill (www.ianfleming.com).

in grado di localizzare gli *U-Boat* nemici e, dunque, di dirottare i convogli aggirando i «branchi di lupi».

In quella drammatica situazione, la pressione esercitata dalla *Naval Section* di Bletchley Park sull'Ammiragliato affinché, per venire incontro alle difficoltà dei crittografi della Baracca 8, cercasse di organizzare in qualche modo la cattura di una macchina cifrante *Enigma* «navale», si fece sempre più intensa. Il direttore dell'intelligence navale, l'ammiraglio sir John Godfrey, che, dal canto suo, «voleva che il suo dipartimento adottasse un ruolo più "proattivo"» (13), scrisse a Frank Birtch, il capo della Sezione navale di Bletchley Park, per dirgli che egli stava «mettendo a punto un'organizzazione per pianificare delle "catture" e che riteneva che la soluzione al problema sarebbe stata quella creare una squadra di "menti talentuose", selezionate da entrambe le organizzazioni,

che potesse mettere a punto degli "schemi originali"» (14), cioè metodi non convenzionali di cattura di materiale cifra nemico che consentissero di raggiungere il risultato sperato senza insospettire la Marina tedesca. Tra la fine di agosto e i primi di settembre del 1940 furono quindi elaborati vari piani per appropriarsi di una macchina *Enigma* «navale», tutti vagamente discussi in maniera informale all'interno di quel nuovo gruppo di lavoro, ma la prima proposta concreta fu avanzata, attraverso una nota scritta al direttore dell'intelligence navale (15), da quello che era il suo assistente personale: il capitano di corvetta della Royal Navy Voluntary Reserve Ian Fleming.

Il mio nome è Fleming, Ian Fleming

Nel gennaio del 1939, mentre le diplomazie tedesca e polacca stavano invano trattando per trovare un accordo sul cosiddetto «corridoio di Danzica», l'ammiraglio John Godfrey successe al collega James Troup alla guida della *N.I.D.* dell'Ammiragliato. Godfrey era un

esperto marinaio e un uomo molto pratico. «Era anche un ufficiale di Marina atipico, un uomo dai molteplici interessi, energico e di grande determinazione, un innovatore dal pensiero originale e non uno di coloro che ritenevano che ciò che andava bene ai tempi di Nelson non necessariamente sarebbe andato bene per la Royal Navy nel 1939» (16). Quando Godfrey assunse l'incarico di direttore dell'intelligence navale britannica (*Director Naval Intelligence - D.N.I.*), il Servizio informazioni della Royal Navy era ridotto a un'ombra di quella che era stato, sotto la guida illuminata dell'ammiraglio sir Reginald «Blinker» Hall (17), la *N.I.D.* dell'Ammiragliato durante la Grande guerra (18). In quel momento, mentre sull'Europa stavano ricominciando a spirare sempre più minacciosi nuovi venti di guerra, Godfrey si trovò a dover riorganizzare e ampliare il Servizio per prepararlo, nel solco della sua



Il giovane Ian Fleming durante una gara di atletica negli anni trascorsi all'Eton College (www.ianfleming.com).

celebre tradizione, a un sempre più probabile nuovo conflitto europeo. Fortunatamente per Godfrey, l'ammiraglio Hall era ancora vivo e, pertanto, egli poté fungere da mentore in quella delicata fase di rinascita della *N.I.D.* Da sir Reginald il nuovo direttore dell'intelligence navale *«aveva imparato, tra l'altro, che le organizzazioni informative richiedono talenti non sempre sottomano tra il personale in servizio. Anzi, gran parte del suo successo Hall lo dovette a collaboratori esterni, profani ricchi di estro e d'inventiva. L'ammiraglio Godfrey intendeva fare lo stesso, e fin dal primo giorno lavorò sodo a esercitare il suo fiuto di talent scout tra professori scienziati, giornalisti, avvocati che un giorno gli sarebbero potuti riuscire utili»* (19).

Una delle posizioni in quel momento ancora scoperte all'interno della *N.I.D.* era quella dell'assistente del direttore. Per selezionare la persona giusta per quel

fondamentale incarico Godfrey decise di chiedere ancora una volta consiglio al suo illustre predecessore. «Blinker» Hall aveva voluto come suo assistente un ufficiale della Riserva Volontaria che nella vita civile esercitava la professione di agente di borsa nella City. Claude Serocold, l'uomo scelto dall'ammiraglio Hall quale suo assistente personale, grazie alla sua abilità di mediazione e convincimento si era rivelato una figura chiave per il buon funzionamento di quell'eterogeneo gruppo di talenti che fu la *N.I.D.* durante la Prima guerra mondiale, pertanto l'ammiraglio Hall non poté che consigliare Godfrey di scegliere un altro agente di borsa quale suo assistente. Ma Godfrey, che aveva dedicato tutta la sua vita alla Marina, non aveva alcuna conoscenza all'interno della City. Egli decise quindi di rivolgersi allo stesso Serocold e all'ammiraglio Aubrey Hugh-Smith, il cui fratello era un socio anziano dell'agenzia di borsa londinese Rowe & Pitman's, per avere dei candidati dai quali selezionare il proprio assistente personale. Serocold e Hugh-Smith, a loro volta, interessarono il governatore della Banca d'Inghilterra, Norman Montegu, che, poco tempo dopo, fu in grado d'indicare all'ammiraglio Godfrey il candidato che egli riteneva il più adatto per quell'incarico. Si trattava del giovane nipote di un facoltoso banchiere di origine scozzese, anch'egli socio della Rowe & Pitman's ma più noto nella buona società londinese per la sua fama di amante della bella vita e accanito playboy piuttosto che per la sua abilità di agente di borsa. In realtà Ian Fleming, nipote di Robert, il fondatore della Fleming Bank, e figlio di Valentine, deputato conservatore alla Camera dei Comuni morto da ufficiale degli Ussari in Francia nel 1917, non era il genere di persona che appariva a proprio agio nel vestire un'uniforme.

Il suo carattere eccentrico e poco incline alle regole gli aveva creato seri problemi sia a Eton che all'Accademia militare di Sandhurst, dalla quale fu allontanato nel corso del primo anno per indisciplinazione. La madre Evelyne, che dopo la morte del marito aveva deciso di occuparsi in prima persona dell'educazione dei suoi ragazzi, esasperata da quel figlio problematico, nel 1927 decise di mandare il giovane Ian a studiare in Austria per prepararlo al concorso di ammissione al ministero degli Esteri. Fu scelta una piccola scuola di Kitzbühel,

gestita da due inglesi: Erman Dennis, un ex agente dell'intelligence britannica, e dalla scrittrice Phyllis Bottome, sua moglie, la quale ebbe su Ian una grande influenza, incoraggiandolo a usare la fantasia per scrivere dei racconti (20). L'ambiente più informale e stimolante e, soprattutto, la lontananza dal fratello Peter, i cui successi scolastici erano vissuti da Ian in maniera problematica, gli consentirono di ottenere dei buoni risultati. «*Fleming seguì corsi di politica estera all'Università di Monaco e di antropologia sociale a quella di Ginevra. Perfezionò il francese, già parlando correttamente il tedesco e un pò di russo*» (21). Tuttavia, nonostante quell'inusuale percorso di studi, Ian non riuscì a vincere il concorso e a realizzare il suo progetto di essere assunto come funzionario al Foreign Office. Fu un altro bruciante insuccesso, un duro colpo che lo costrinse, oltretutto, a dover nuovamente dipendere dall'appannaggio concessogli dalla madre. «*Nonostante l'amarezza, fu proprio sua madre a procurargli un lavoro che gli andava a genio. Sir Roderick Jones, direttore della agenzia di stampa Reuters acconsentì a un incontro. Il giovanotto gli piacque e gli offrì sei mesi di prova a 300 sterline all'anno*» (22). Per la Reuters, Fleming seguì il processo, celebrato in Russia, ad alcuni tecnici della società elettrica Metropolitan-Vickers accusati di spionaggio. In quell'occasione il giovane Ian si dimostrò un abile cronista, capace di scrivere velocemente ottimi e accurati resoconti battendo sul tempo gli altri inviati.

La promettente carriera da giornalista di Ian Fleming non durò però molto. Tre anni dopo l'ingresso alla Reuters, nel 1933, Ian lasciò l'agenzia per il mondo della finanza attratto dalla prospettiva di facili guadagni. Dopo due anni passati all'istituto di credito Cull & Co, durante i quali i profitti auspicati non si realizzarono, egli divenne socio della Rowe & Pitman's. Il suo successo presso quella rinomata Agenzia di borsa della City fu però dovuto, più che alla sua abilità di broker, al buon nome della sua famiglia e, soprattutto, alla sua capacità di attrarre i facoltosi clienti, che egli invitava a pranzo in lussuosi e raffinati ristoranti e ammaliaava con le sue capacità comunicative e di convincimento. Conquistato il cliente, Fleming «*lo passava al reparto investimenti e il suo compito era finito*» (23).



Ian Fleming ritratto con il grado di capitano di fregata (commander) della riserva volontaria della Royal Navy, probabilmente all'interno della stanza n. 39 dell'Ammiragliato (tratta da: M. Batey, *From Bletchley with love*).

Furono probabilmente quelle qualità di Ian che, nel corso dell'incontro avvenuto nell'esclusivo ristorante del Carlton Hotel di Londra nel maggio del 1939, convinsero l'ammiraglio Godfrey del fatto che il giovane Fleming fosse l'uomo giusto per il posto di suo assistente personale. Ben presto, dunque, Fleming si trovò a vestire la divisa della Royal Navy e a lavorare nella stanza n. 39 dell'Ammiragliato, la grande anticamera dell'ufficio del direttore dell'intelligence navale accanto alla cui porta d'ingresso era stata sistemata la sua scrivania. In quell'affollato stanzone Fleming «*si trovò a lavorare con due mediatori di borsa, un preside di scuola, un giornalista, un collezionista di libri, un docente di filosofia classica di Oxford, un impiegato di uno studio legale e un agente di assicurazioni. Uno staff scombiccherato che l'Ammiraglio gratificava della definizione di "menti a cava-*

tappi”, tanto erano brillanti ma contorte le loro personalità» (24). Ma ciò che Godfrey apprezzò maggiormente in Fleming fu la sua capacità di mediazione, la sua brillante intelligenza fuori dagli schemi e, soprattutto, la sua capacità di confrontarsi schiettamente con le alte gerarchie militari senza alcun timore reverenziale tanto che il D.N.I. sempre più spesso prese a delegare Ian a rappresentarlo nell’ambito di riunioni e comitati di coordinamento con le altre agenzie d’intelligence e gli enti governativi, tra questi anche la GC&CS, recentemente trasferitasi dal centro di Londra alla sua sede di guerra decentrata a Bletchley Park nel Buckinghamshire.



Una squadriglia di dragamine tedeschi del tipo «R-Boot» in navigazione a largo della costa francese (Bundesarchiv 101ii-MW-1562-23).

Operazione «Ruthless»

I prodromi del piano ideato dal comandante Fleming, erano contenuti in un dettagliato rapporto redatto da Bletchley Park il 10 settembre del 1940 (25), all’interno del quale veniva esposto ciò che fino a quel momento la *Naval Section* di quell’agenzia d’intelligence era riuscita a scoprire sulle diverse unità navali tedesche che, a vario titolo, operavano all’interno del Canale della Manica. Le informazioni contenute in quel rapporto erano state ottenute principalmente dall’ascolto delle comunicazioni radio in chiaro scambiate sulle frequenze utilizzate per le operazioni di soccorso ai velivoli della *Luftwaffe* costretti ad ammarare nella Manica.

Sebbene le motolance del servizio navale dell’Aeronautica tedesca (26) non disponessero di macchine cifranti, la *Naval Section* di Bletchley Park aveva appurato che, in alcuni casi, anche i dragamine tedeschi del tipo R-Boat e M-Boat (27), i quali operavano quotidianamente nelle acque antistanti Calais e Boulogne, venivano saltuariamente distratti dai loro compiti specifici per portare soccorso ai velivoli della *Luftwaffe* costretti ad ammarare nella Manica. A differenza delle piccole lance di salvataggio dell’Aeronautica tedesca, quei dragamine, sulla base delle informazioni raccolte dalla *Naval Section*, ricevevano regolarmente traffico radiotelegrafico cifrato sulla frequenza di 4.870 KHz. Ma, poiché quelle unità navali non effettuavano operazioni di salvataggio

con regolarità, la possibilità di una cattura del materiale cifra abbordandole dipendeva sostanzialmente dalla capacità di sferrare un attacco di sorpresa esattamente nel momento in cui a esse veniva ordinato di operare più lontano dalla costa in soccorso a qualche velivolo sinistrato. Tale circostanza avrebbe altresì garantito l’assenza di testimoni che, da terra, avrebbero potuto assistere alla cattura. In caso contrario, il nemico avrebbe certamente preso delle immediate contromisure, ritenendo presumibilmente compromessa la sicurezza delle proprie comunicazioni classificate.

Fu la prolifica fantasia del futuro «padre» dell’agente segreto «007» a partorire un possibile piano che consentisse di catturare una di quelle piccole unità navali senza destare sospetti nel nemico.

Il 12 settembre 1940, infatti, Fleming consegnò al proprio superiore un sintetico *memorandum* in cui delineava un piano da lui ideato per catturare, intatta, una macchina cifrante *Enigma*:

«D.N.I., suggerisco di procurarsi il bottino con i seguenti mezzi:

1. ottenere dal ministero dell’Aeronautica un bombardiere tedesco in grado di volare;
2. scegliere una squadra di cinque persone brutali, tra cui un pilota, un operatore radio e un madrelingua tedesco. Vestirli con l’uniforme dell’aeronautica tedesca, aggiungere sangue e bende per dare realismo;

3. far precipitare l'aereo nella Manica dopo aver trasmesso in chiaro l'S.O.S. al servizio di salvataggio;

4. una volta a bordo dell'unità di soccorso, sparare all'equipaggio tedesco, gettarlo in mare, portate l'imbarcazione di salvataggio in porto inglese.

Al fine di catturare [una unità tipo] R. o M. dotate del bottino più ricco, l'ammarraggio dovrà avvenire al centro del Canale della Manica. I tedeschi impiegherebbero presumibilmente una [delle imbarcazioni] di questo tipo per le navigazioni più lunghe e pericolose.

F. 12.9.1940» (28).

Per quanto stravagante, il piano ideato dal comandante Fleming ottenne l'avallo del vice direttore dell'intelligence navale, capitano di vascello Jock Clayton, il quale, in una nota recante la stessa data e indirizzata all'ammiraglio Godfrey, descrisse quell'espedito come una «*valida possibilità di ottenere ciò che vogliamo*», cioè la cattura di una *Enigma* «navale» di cui Turing e i suoi uomini avevano in quel momento un disperato bisogno. Poiché Clayton non era solito lasciarsi andare a immotivati entusiasmi, «*il suo appoggio incondizionato contribuì a dare solidità al progetto*» (29).

Ottenuta l'approvazione del *D.N.I.*, Fleming produsse una versione più dettagliata del suo piano. Il velivolo catturato al nemico si sarebbe dovuto levare in volo possibilmente al tramonto per unirsi, senza dare troppo nell'occhio, alla coda di un'ondata di bombardieri diretti verso le proprie basi al termine di una missione sul territorio britannico. Una volta giunto al centro della Manica, l'equipaggio del velivolo avrebbe dovuto simulare un'avaria a uno dei motori, resa ancora più credibile dall'accensione di un fumogeno bianco appositamente predisposto, perdere quota lentamente, lanciare via radio l'S.O.S. e ammarare quanto più dolcemente possibile. Una volta in acqua, il falso equipaggio tedesco avrebbe dovuto affondare l'aeroplano e attendere, a bordo del canottino di salvataggio, l'arrivo della più vicina imbarcazione di soccorso tedesca. L'affondamento del bombardiere aveva lo scopo di evitare che l'equipaggio dell'unità navale nemica, una volta in zona, potesse valutare come ancora recuperabile il velivolo chiedendo via radio l'invio di rinforzi.

Una volta saliti a bordo dell'imbarcazione di salvataggio i falsi aviatori tedeschi avrebbero dovuto estrarre

di sorpresa le armi e sopprimere tutti i membri dell'equipaggio della nave nemica, in maniera da non lasciare testimoni della cattura della macchina *Enigma*. L'intelligence britannica aveva infatti appurato che i prigionieri tedeschi erano in grado di comunicare in patria le notizie importanti di cui venivano a conoscenza attraverso un codice segreto che veniva utilizzato nella corrispondenza indirizzata ai propri familiari per il tramite della Croce Rossa internazionale. Se la notizia della cattura di una macchina *Enigma* fosse giunta alle orecchie del Servizio comunicazioni della Marina tedesca, quest'ultimo avrebbe certamente messo in pratica ulteriori misure di sicurezza le quali avrebbero probabilmente vanificato per sempre il lavoro dei crittografi di Bletchley Park.

Fleming non tralasciò neanche di contemplare l'eventualità in cui fosse stato il manipolo di britannici ad avere la peggio. In una nota conclusiva al suo piano scrisse: «*poiché gli attaccanti vestiranno le uniformi nemiche, essi potrebbero essere fucilati quali spie qualora catturati e l'incidente potrebbe essere utilizzato ai fini della propaganda. In questo caso la storia di copertura dovrà essere che si è trattato di uno di un colpo di testa messo di un gruppo di giovani facinorosi per i quali la guerra era troppo noiosa e che volevano menar le mani con i tedeschi. Essi hanno rubato l'aeroplano e l'equipaggiamento sapendo di cacciarsi nei guai al loro ritorno. Questo espediente eviterà che il nemico sospetti che quegli uomini stessero cercando di catturare qualcosa di più prezioso di un'imbarcazione di salvataggio*» (30).

Il bizzarro piano del comandante Fleming era dunque delineato nella sua parte generale e pronto per passare alla fase esecutiva. Ma poiché la Royal Navy non disponeva tra le fila della Fleet Air Arm né di un bombardiere nemico, né di un pilota in grado di pilotarlo, né, tantomeno, di equipaggiamento di volo originale tedesco, il *D.N.I.* decise di chiedere, nell'ambito di una riunione del Joint Intelligence Committee (31) svoltasi il 17 ottobre successivo, il supporto del ministero dell'Aeronautica il quale, di buon grado, mise a disposizione quanto necessario al «*Senior Service*».

Secondo gli accordi, l'operazione «*Ruthless*» sarebbe stata condotta dal Nore Command della Royal Navy, si-



1 - Alcuni armieri riforniscono di munizioni un caccia Spitfire appartenente al N° 602 Squadron, i cui velivoli abbatterono, il 9 febbraio 1940, l'Heinkel HE 111, poi catturato dai britannici, protagonista di questa storia (www.worldwarphotos.info).

2 - Il bombardiere Heinkel He 111 codice di fiancata 1H-EN, così come appariva il 9 febbraio 1940, dopo l'atterraggio di fortuna effettuato a North Berwick Law nell'East Lothian (tratta da: *Aeroplane illustrated*).

3 - Lo stesso velivolo, con le ali smontate, viene rimorchiato presso una base RAF per una prima ispezione (IWM HU104736).

4 - L'Heinkel He111 catturato il 9 febbraio 1940 ripreso in un hangar della base RAF di Farnborough dopo essere stato riparato e rimesso in grado di volare. Si noti sulla fiancata, subito dietro la postazione di pilotaggio, l'emblema araldico del Kampfgeschwader (KG) 26, cui originariamente apparteneva il velivolo (IWM HU104726).

tuato a Chatham e con giurisdizione sul Canale della Manica, supportato dal Coastal Command della Royal Air Force. La Marina britannica avrebbe fornito un «Navigator», e un motorista navale per condurre il dragamine catturato in porto, oltre che un madrelingua tedesco, alle armi del manipolo di assaltatori e una motobarca, la quale sarebbe dovuta eventualmente intervenire per rimorchiare l'imbarcazione tedesca in caso di necessità. La RAF avrebbe messo a disposizione tutto il resto, compreso l'elemento centrale del piano ideato da Fleming, cioè un bombardiere tedesco in grado di volare.

Atterraggio di emergenza

Il bombardiere Heinkel He111-H3, codice di fiancata 1H-EN, appartenente al 5 *Staffel* del *Kampfgeschwader* 26 «Löwen», decollò per la sua ultima missione nella *Luftwaffe* da Westerland, sull'isola di Sylt, alle 09.30 del 9 febbraio 1940. Il suo compito quel giorno era una ricognizione armata lungo la costa orientale della Scozia in cerca di naviglio alleato da attaccare. Giunto nella zona del Firth of Forth, l'equipaggio del velivolo tedesco individuò un mercantile di circa 6.000 tonnellate che si apprestò subito ad attaccare quando si accorse che batteva bandiera danese. Pochi istanti dopo, gli aviatori tedeschi avvistarono anche una nave da guerra britannica che aprì immediatamente il fuoco contro di loro. Ritenendo a quel punto che il mercantile fosse parte di un convoglio in corso di costituzione, i tedeschi si prepararono di nuovo ad attaccarlo. Proprio in quel momento, il radiotelegrafista di bordo, che presidiava la postazione difensiva dorsale, individuò alcuni caccia britannici in avvicinamento, pertanto il capo equipaggio

decise d'interrompere l'attacco e dirigersi verso le nuvole. Un terzo tentativo d'attacco fu nuovamente frustrato dalla reazione dei caccia inglesi e dall'artiglieria contraerei della nave da guerra. Il capo equipaggio del bombardiere decise a quel punto d'interrompere definitivamente la missione e di rientrare alla base ma, dopo aver volato per alcuni minuti in direzione della costa tedesca, cambiò nuovamente idea, decidendo di tornare indietro e tentare ancora una volta l'attacco. Ma mentre volava in direzione sud a circa 2.300 piedi di quota, il bombardiere tedesco fu attaccato da tre Spitfire del 602° Squadrone, che ferirono mortalmente il radiotelegrafista e danneggiarono irrimediabilmente entrambi i motori. Tallonato in coda dai tre caccia britannici che non intendevano mollare la presa sulla preda, il velivolo riuscì a giungere in prossimità del faro di Bass Rock e, a quel punto, il pilota decise di tentare un atterraggio di fortuna. Il bombardiere tedesco riuscì quindi ad atterrare fuori campo all'estremità orientale di Bass Rock Farm, vicino a North Berwick, nell'East Lothian. Nella sua corsa di atterraggio l'aereo corse parallelo alla siepe di confine di una fattoria, senza tuttavia toccarla, ribaltandosi infine sul muso quando le ruote del carrello s'infilarono nel terreno soffice e fangoso.

Per evitare la cattura da parte del nemico il velivolo era dotato di due piccoli ordigni incendiari di autodistruzione, ma l'equipaggio, ancora stordito dal combattimento aereo e dal conseguente atterraggio d'emergenza, non fece in tempo a innescarli a causa del tempestivo arrivo di un contadino della zona che, fucile da caccia spianato, intimò la resa ai tre aviatori tedeschi sopravvissuti.

Il bombardiere tedesco, tutto sommato in buone condizioni, fu smontato dai tecnici della RAF e trasportato via terra al Royal Aircraft Establishment (R.A.E.) di Farnborough, dove fu riparato e rimesso in grado di volare in vista di un suo futuro impiego come velivolo «target» presso l'Air Fighting Development Unit di Duxford, l'unità per l'addestramento avanzato dei caccia del Fighter Command della RAF che, nel dicembre successivo, sarebbe divenuta il N° 1426 (Enemy aircraft) Flight (32), meglio noto all'interno dell'Aeronautica militare britannica col nome colloquiale di «*Rafwaffe*».

Agguato all'alba

A seguito della riunione del 17 ottobre, l'*Air Ministry* fornì ai comandi dipendenti coinvolti nell'operazione «*Ruthless*» delle istruzioni di dettaglio (33), in base alle quali l'esecuzione del piano veniva suddivisa in due distinti momenti: una prima fase preparatoria durante la quale i velivoli e il personale necessario si sarebbero dovuti concentrare presso la base RAF di Hawkinge, situata a nord di Folkstone, e una seconda fase esecutiva che sarebbe stata lanciata non appena fosse terminata la prima.

Alla ricezione del messaggio di attivazione della prima fase dell'operazione, il Coastal Command della RAF avrebbe dovuto distaccare un velivolo da ricognizione presso l'aeroporto di Hawkinge (34), mentre il bombardiere Heinkel He 111 catturato avrebbe dovuto lasciare Farnborough e raggiungere la base di operazioni con le insegne tedesche oscurate da una sottile mano di vernice lavabile e sotto scorta di velivoli del Fighter Command. La prima fase dell'operazione «*Ruthless*» si sarebbe completata alla ricezione, da parte dell'Ammiragliato e del ministero dell'Aeronautica, del messaggio cifrato con il quale il comandante della base di Hawkinge avrebbe confermato dell'arrivo in sede di entrambi i suddetti velivoli.

La seconda fase dell'operazione prevedeva il decollo su allarme, al tramonto, del velivolo da ricognizione, il quale si sarebbe dovuto dirigere nella zona del Canale della Manica dove l'intelligence fornita dall'Ammiragliato riteneva altamente probabile la presenza di un dragamine tedesco del tipo R-Boat. Una volta individuato il bersaglio, il messaggio di avvistamento trasmesso dal ricognitore avrebbe dato il via libera al decollo del bom-



Il bombardiere Heinkel He111 protagonista di questa vicenda fotografato probabilmente sul campo d'aviazione di Duxford con le insegne britanniche (IWM MH31314).

bardiere, il quale, una volta sopraggiunto, avrebbe dapprima atteso l'alba, quindi avrebbe messo in atto la simulazione di avaria e il conseguente ammaraggio.

Durante la fase di recupero dell'equipaggio di volo da parte dei marinai tedeschi, il velivolo da ricognizione, che nel frattempo sarebbe dovuto rimanere in zona seppure a debita distanza, avrebbe dovuto serrare le distanze e condurre un falso attacco al dragamine nemico in maniera da distrarre l'attenzione dei soccorritori e facilitare il compito di sopraffarli da parte dei falsi aviatori tedeschi (35).

Ma prima ancora che l'operazione potesse essere lanciata, il 16 di ottobre del 1940, il Vice Ammiraglio Comandante la base di Dover, sulla base dell'esito negativo di numerosi voli di ricognizione effettuati in precedenza dai velivoli del Coastal Command della RAF, nonché sull'assenza d'intercettazioni radiogoniometriche che suggerissero la presenza nel canale della Manica di dragamine tedeschi, propose all'Ammiragliato di posticipare l'esecuzione dell'operazione in attesa d'individuare una diversa area di possibile presenza di quel tipo d'imbarcazioni della *Kriegsmarine* (36). L'ipotesi di cancellazione dell'operazione «*Ruthless*» provocò la reazione preoccupata di Frank Birch, che, in una lettera del 20 ottobre successivo indirizzata al comandante Fleming, ribadì come, senza la cattura di una *Enigma* «navale» o di materiale cifra a essa associato, Turing e il suo team di crittografi non sarebbero stati in grado in tempi brevi di poter violare quella macchina cifrante. Birch era ben cosciente che il perdurare del *blackout* di decrittazioni ai danni della Marina tedesca avrebbe senza dubbio comportato drammatiche conseguenze per le sorti della Battaglia dell'Atlantico (37).

A stretto giro Fleming rispose che l'importanza della cattura di quel materiale era ben lungi dall'essere stata sottovalutata da parte dell'Ammiragliato, e, soprattutto, che l'operazione «*Ruthless*» era ancora in piedi, dal momento che egli ben sapeva che il giorno successivo il Ministero dell'Aeronautica britannico avrebbe emanato le sue dettagliate istruzioni per l'esecuzione della stessa. Fleming concluse la propria missiva, sempre con tono rassicurante, l'attesa era dovuta al fatto che la Royal Navy e la RAF stavano semplicemente attendendo l'occasione favorevole per

lanciare l'operazione. Ma quell'occasione non giunse mai e l'operazione «*Ruthless*» fu definitivamente accantonata alla fine del 1941 (38).

Epilogo

Il complesso e fantasioso piano ideato da Fleming, le cui probabilità di successo erano oggettivamente minime, rispecchiava probabilmente la situazione di disperazione e frustrazione in cui versavano, alla fine del 1940, sia la *Naval Section* di Bletchley Park che la *N.I.D.* dell'Ammiragliato di fronte alla inviolabilità dimostrata, fino a quel momento, della macchina *Enigma* della *Kriegsmarine*.

Si dovette attendere fino al marzo del 1941 per la tanto agognata svolta. Il giorno 4 di quel mense, infatti, nell'ambito dell'operazione «*Claymore*», un colpo di mano anfibia condotto dai Royal Marine Commando contro alcuni impianti industriali controllati dai tedeschi nelle isole Lofoten, il cacciatorpediniere britannico HMS *Somali* neutralizzò con le proprie artiglierie il trawler armato *Krebs*, il quale, non più in grado di governare, si arenò a pochi metri dalla riva di un piccolo isolotto roccioso di fronte al villaggio di Svolvær (39). La squadra d'abbordaggio che fu subito inviata sul peschereccio armato tedesco rientrò a bordo del *Somali* con un «botino» tanto prezioso quanto insperato: il documento etichettato «*Schlusselfeln M-Allgemein Heimische Gewasser Kennwort HAU*» (40), in pratica le chiavi crittografiche *Enigma* del mese di febbraio 1941 utilizzate sul circuito radiotelegrafico detto «*Heimische Gewasser*» (acque nazionali), in uso alle navi e ai sommergibili tedeschi nel Mare del Nord e in Atlantico. Grazie a quell'inasperato «dono», Turing e la sua squadra riuscirono a decrittare il traffico radiotelegrafico della Marina tedesca del mese di febbraio e, successivamente, a ricostruire le nuove tabelle di sostituzione dei bigrammi, aprendo così la porta alla lettura — più o meno continuativa — del traffico della *Enigma* «navale» a tre rotori a partire dalla seconda metà di quell'anno (41).

Il comandante Fleming continuò a essere l'uomo di fiducia dell'ammiraglio Godfrey, divenendo pian piano una delle persone più influenti all'interno dell'Ammiragliato e suscitando, peraltro, le gelosie di molti alti ufficiali di carriera impiegati presso quell'Alto Comando navale. Nell'autunno del 1944 Fleming fu inviato a Kin-

gston per rappresentare il D.N.I. a una conferenza alleata sulla minaccia dei sommergibili tedeschi nel Mar dei Caraibi. Fu l'episodio che gli cambiò la vita. Affascinato dalla Giamaica, nel 1946 egli decise di acquistare in quell'angolo di paradiso una tenuta di 15 acri affacciata sul mare, costruirvi una spartana abitazione, che chiamò «Goldeneye», e trasferirvisi per il resto della vita. Fu in quella residenza che, nell'inverno del 1952, la fervida fantasia di Fleming creò il personaggio della spia più famosa al mondo: James Bond - «007».

Era il tipo di agente segreto che egli stesso avrebbe voluto essere: un *tombreur de femmes* con licenza di uccidere e, soprattutto, senza alcuna pietà. ⚓



Ian Fleming e l'attore Sean Connery, che interpretò per primo l'«Agente 007», sul set giamaicano di uno dei film della saga di James Bond (www.vulture.com).

L'autore desidera ringraziare il signor Platon Alexiades per i preziosi consigli forniti e per il supporto nel reperire la documentazione d'archivio di fonte britannica senza i quali questo saggio non avrebbe potuto vedere la luce.

NOTE

- (1) H. Sebag-Montefiore, *Enigma: The battle for the code*, op. cit. in bibliografia, pag. 79.
- (2) Si trattava di Marian Rejewski, Henryk Zygalski e Jerzy Rózycki. Rejewski iniziò il suo attacco alla *Enigma* dopo aver scoperto che la concatenazione tra la prima e la quarta lettera dell'esagramma costituito dalla doppia cifratura dell'indicatore di messaggio era una «caratteristica» delle sostituzioni monoalfabetiche eseguite da quella macchina per lettere che si trovavano in tali posizioni. In seguito, Rejewski riuscì a ricostruire i cablaggi interni dei rotori basandosi esclusivamente su calcoli matematici, cosa che permise al *Biuro Szefrow* di ricostruire la macchina cifrante tedesca (cfr. S Budiansky, *La guerra dei codici*, op. cit. in bibliografia, pagg. 145-193).
- (3) Il primo modello di «Bomba» ideato da Turing fu consegnato a Bletchley Park il 18 marzo del 1940. Essa fallì però nel realizzare quanto originariamente pensato da Turing (cfr. H. Sebag-Montefiore, op. cit., pag. 56 e H. Hinsley, *The British intelligence in Second world war*, op. cit. in bibliografia, vol. 3, pag 954).
- (4) Si trattava di una costruzione in legno realizzata all'inizio del 1940 e situata a nord-est della residenza patronale. Essa ospitava i crittografi che si occupavano di «attaccare» la *Enigma* utilizzata dall'Esercito e dall'Aeronautica tedesche. I radiogrammi decrittati venivano inviati alla *Hut 3* per la successiva traduzione e valorizzazione. I bollettini informativi realizzati dalla *Hut 3* erano diffusi a un ristretto numero di destinatari tra i principali ministeri e gli Alti Comandi militari britannici (cfr. *History of Bletchley park huts and blocks. 1939-1945*, op. cit. in bibliografia, pagg. 8-11).
- (5) Situata pochi metri a sud-est della *Hut 6*, la *Hut 8* ospitò i crittografi che si occupavano di decrittare la *Enigma* «navale». I testi in chiaro estrapolati dai crittografi della *Hut 8* venivano poi passati alla *Hut 4* (*Naval Section*) e da questa, una volta tradotti, alla *Intelligence Division* dell'Ammiragliato. La *Hut 8* fu inizialmente guidata da Alan Turing, sostituito, nel 1941, dal matematico Hugh Alexander.
- (6) La scelta della *Kriegsmarine* di aggiungere ulteriori tre rotori al set di quelli disponibili per ogni macchina *Enigma* «navale» (*Schlüssel M*), pur consentendo quando necessario l'interoperabilità con l'Esercito e l'Aeronautica (utilizzando solo i rotori da VI a VIII), rendeva il traffico radiotelegrafico navale impenetrabile anche alle altre Forze armate tedesche, precauzione che limitava il numero di persone che avevano accesso a tali informazioni (cfr. R. Erskine, *Naval Enigma. The breaking of Heimsch and Triton*, op. cit. in bibliografia).
- (7) I rotori della *Enigma* «navale» M3 n. VI e VII furono catturati addosso a uno dei superstiti dell'*U-33* il 12 febbraio 1940, il rotore n. VIII fu invece catturato nell'agosto dello stesso anno in circostanze mai chiarite dalle fonti ufficiali britanniche (cfr. D. Kahn, *Seizing the Enigma*, op. cit. in bibliografia, pagg. 131-147).
- (8) H. Sebag-Montefiore, op. cit., pag. 71.
- (9) Il primo dei due pescherecci armati tedeschi, lo *Schiff 37*, prima di essere affondato dai caccia britannici «vendette cara la pelle». Dopo aver fermato le macchine a seguito dell'ordine impartito dallo HMS *Arrow*, il comandante tedesco attese l'avvicinamento del cacciatorpediniere britannico, il quale era intenzionato a inviare a bordo una squadra ispettiva, e, quando le due imbarcazioni si trovarono circa 400 metri una dall'altra, alzò a riva la bandiera della *Kriegsmarine*, mise le macchine avanti tutta e, dopo aver accostato violentemente in direzione del nemico, speronò la nave avversaria sul fianco sinistro. La coraggiosa azione del comandante tedesco provocò uno squarcio sulla fiancata della nave britannica poco sopra la linea di galleggiamento che richiese una settimana di lavori di raddobbo in bacino. Lo *Schiff 37* fu poi affondato a cannonate dal HMS *Birmingham* dopo che l'equipaggio tedesco riuscì a mettersi in salvo sulle lance di salvataggio. Per quell'ingloriosa azione il comandante dello HMS *Arrow* fu biasimato per iscritto dall'ammiraglio Forbes, Comandante in Capo della *Home Fleet* britannica (cfr. TNA, ADM 199/476: *Norway. First and second battle of Narvik*).
- (10) Si trattava del trawler *Julius Pickenpack* di 394 tonnellate, costruito ad Amburgo nove anni prima e trasformato, successivamente, in nave corsara (cfr. D. Kahn, op. cit. pag. 137).
- (11) Tale tecnica, ideata da Turing prese il nome dall'uso di grandi fogli di carta prodotti a Banbury utilizzati per la sua realizzazione pratica. La tecnica del *Banburismus* si basava su una complessa analisi statistica applicata ai testi di quei radiogrammi *Enigma* della Marina tedesca che condividevano due lettere su tre dell'indicatore di messaggio (es. KAG e KAF). Il *Banburismus* consentiva ai crittoanalisti di ridurre il numero di ordini di rotori da testare sulle «Bombe», riducendone drasticamente il tempo di utilizzo. Per una dettagliata descrizione di tale tecnica crittografica veda H. Sebag-Montefiore, op. cit., appendice 3.
- (12) I successi conseguiti dagli *U-boat* nell'autunno del 1940 erano il risultato della tattica d'attacco ideata dall'ammiraglio Dönitz nell'agosto precedente, detta del «branco di lupi». Essa prevedeva l'utilizzo coordinato dei battelli in mare in maniera da poterli concentrare rapidamente contro un convoglio la cui presenza era stata in precedenza segnalata da uno di essi. Tale tattica richiedeva però l'uso estensivo delle comunicazioni radio, sebbene la particolare codifica dei messaggi di scoperta e di riporto utilizzata dagli *U-boat* consentisse loto di limitare le trasmissioni a pochi secondi. Esse erano, pertanto, difficilmente sfruttabili per ottenere un «fix» radiogoniometrico. La «*Special intelligence*» fornita da Bletchley Park assumeva dunque grande importanza non solo per localizzare gli *U-boat* in mare, ma anche per poter deviare dalla rotta originale un convoglio contro il quale i battelli tedeschi si stavano preparando a sferrare il proprio attacco di gruppo.
- (13) H. Sebag-Montefiore, *Enigma: The battle for the code*, op. cit. in bibliografia, pag. 99.
- (14) M. Batey, *From Bletchley Park with love*, op. cit. in bibliografia, pag. 4.
- (15) The National Archives (TNA), fasc. ADM 223/464, pag. 263.

- (16) P. Beesly, *Very special intelligence*, op. cit. in bibliografia, pag. 18.
- (17) Sir William Reginald Hall (28.06.1870-22.10.1943). Entrato in Marina nel 1884, fu promosso capitano di fregata nel 1898 e capitano di vascello nel 1905. Rivestì l'incarico di ispettore all'addestramento meccanico dal 1906 al 2007 e dal 1911-13 quello di *Assistant Controller* della Royal Navy. A causa di problemi di salute, nell'ottobre del 1914, Hall fu sbarcato e nominato Direttore dell'Intelligence (D.N.I.) dall'Ammiragliato. Prestò servizio in tale veste fino al gennaio 1919 quando si ritirò dal servizio attivo. Dopo il pensionamento, Hall fu eletto deputato del nel Partito Conservatore dal 1919 al 1929. Troppo vecchio per tornare in servizio allo scoppio della Seconda guerra mondiale, Hall prestò comunque servizio nella Guardia nazionale britannica fino alla sua morte. Fu soprannominato «Blinker» a causa di una contrazione facciale cronica che faceva sì che uno dei suoi occhi «lampeggiasse» come una lampada da segnalazione della Marina.
- (18) Per il lettore che volesse approfondire l'argomento si consiglia: B. Beesly, *Room 40. British naval intelligence 1914-18*, Londra, Hamish Hamilton, 1982.
- (19) J. Pearson, *La vita di Ian Fleming, creatore di James Bond*, Milano, Ghibli, 2019, pag. 92.
- (20) Vds. www.ianfleming.com/ian-fleming.
- (21) A. Charbonnier, *Ian Fleming. Una «mente a cavatappi» al servizio di Sua maestà*, op. cit. in bibliografia, pag. 28.
- (22) J. Pearson, op. cit., pag. 56.
- (23) *Ibid.*, pag. 74.
- (24) A. Charbonnier, op. cit., pag. 30.
- (25) Il rapporto della *Naval Section* di BP, enumerato Z/191, è riportato integralmente nel fascicolo del TNA HW 8/46, *The handling of naval special intelligence*, alle pagg. 189-192.
- (26) Per un esaustivo elenco delle imbarcazioni facenti parte del servizio navale di salvataggio della *Luftwaffe* si veda: <http://luftwaffe-zur-see.de/Seenot/BooteAusland.htm>.
- (27) *R-Boot*, contrazione della parola *Räumboote*, cioè dragamine in lingua tedesca, è un termine generico per indicare una vasta serie di piccoli dragamine costieri impiegati dalla *Kriegsmarine* durante la Seconda guerra mondiale. Si trattava di circa 300 unità del dislocamento di circa 155 tonnellate (110-125 tonnellate le prime realizzate nel 1939-40) lunghe 41 metri e larghe 5,5. I dragamine della classe «M» (*M-Boot*) erano invece unità di maggiori dimensioni (552 tonnellate di dislocamento, 68,4 metri di lunghezza per 8,5 di larghezza), realizzati in più serie tra il 1915 e il 1943 e utilizzati principalmente per la difesa delle basi navali tedesche.
- (28) TNA, fasc. ADM 223/464, pag. 263.
- (29) *Ibid.*
- (30) *Ibid.*
- (31) Minuta di riunione redatta dal direttore della Intelligence aeronautica datata 17.10.1940, TNA, fondo Air Ministry, fasc. AIR 20/5236.
- (32) Lo Heinkel HE111 protagonista di questa vicenda fu effettivamente impiegato, con il «*serial number*» AW177, presso il N° 1426 (Enemy aircraft) Flight fino al 10 novembre 1943, quando andò perduto in un incidente di volo avvenuto sulla pista della base RAF di Polebrook che causò la morte di sette membri dell'equipaggio e il ferimento degli altri quattro (cfr. <https://aviation-safety.net/wikibase/180803>).
- (33) La base RAF di Hawkinge fu probabilmente scelta poiché in precedenza severamente bombardata e, per tale motivo, solo occasionalmente utilizzata dai velivoli britannici nel corso della Battaglia d'Inghilterra. Tale circostanza avrebbe sicuramente contribuito a mantenere segreto il previsto rischieramento su quel campo di volo del bombardiere tedesco Heinkel HE 111 catturato.
- (34) Nonostante l'azione diversiva da parte del ricognitore britannico, il piano ideato da Fleming — che peraltro ebbe l'avvallo dei massimi vertici della Marina e dell'Aeronautica britanniche — appare eccessivamente ottimistico considerando che cinque falsi aviatori tedeschi, per quanto spietati e determinati, avrebbero dovuto sopraffare un equipaggio composto da più di 30 persone.
- (35) Messaggio radiotelegrafico 1069/16 ottobre del V.A. di Dover al D.N.I. dell'Ammiragliato, TNA, fondo *Admiralty*, fasc. ADM 223/464, pag. 264.
- (36) *Air Ministry instructions for operation «Ruthless»* datate 21 ottobre 1940, TNA, fondo Air Ministry, fasc. AIR 20/5236.
- (37) *Ibid.*
- (38) Tre flottiglie di dragamine del tipo *R-Boot* operarono dai porti francesi, belgi e olandesi della Manica nel periodo in cui sarebbe dovuta avvenire l'operazione «*Ruthless*», principalmente in preparazione all'operazione «Leone marino» (Op. *Seelöwe*, la progettata invasione tedesca dell'Inghilterra). Dalla documentazione d'archivio consultata non si evince sulla base di quali specifiche evidenze la *Naval Section* di Bletchley Park avesse dedotto che tali unità fossero state impiegate in operazioni di soccorso, peraltro di competenza del servizio navale della *Luftwaffe* (vds. nota n. 27). Probabilmente l'inesatta deduzione degli uomini di Frank Birch fu alla base dell'abbandono dell'operazione. Un altro probabile motivo per l'abbandono dell'operazione fu il fatto che i raid aerei tedeschi si svolgevano nel cuore della notte, dunque sarebbe stato difficilissimo per il bombardiere catturato accodarsi ad una di quelle ondate di centinaia di velivoli tedeschi e riuscire ad individuare, nell'oscurità della notte, il dragamine bersaglio.
- (39) Cfr. il *Supplement to the London Gazette* del 23 giugno 1948, pag. 3685.
- (40) TNA, fondo *Records created and inherited by the Government Code and Cypher School (GC&CS) and its successor the Government Communications Headquarters (GCHQ)*, fasc. HW 8/46, Appendix «C» to Chapter XIII, pag. 205. Tale documento è stato solo di recente versato al TNA di Londra dopo essere stato a lungo custodito, senza possibilità di accesso al pubblico dal GCHQ britannico.
- (41) L'introduzione, nel febbraio del 1942 di una macchina cifrante *Enigma* a quattro rotori per proteggere le comunicazioni radio degli *U-Boat*, causò un blackout di ben dieci mesi nella capacità di leggere tale messaggistica da parte di Bletchley Park. Il problema fu risolto grazie a ulteriori catture ma, soprattutto, all'introduzione in servizio delle «bombe» a quattro rotori prima britanniche e poi statunitensi. Per chi fosse interessato ad approfondire tale argomento si consiglia la lettura dell'ottimo volume di David Khan, *Seizing the Enigma*, op. cit. in bibliografia.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *History of Bletchley park huts and blocks. 1939-1945*, Milton Keynes, BP Trust, 2009.
- E. Bagnasco, A. Vitali-Hirst, *U-Boote. I sommergibili tedeschi 1939-1945*, «Storia Militare Dossier», n. 58, novembre 2021 (parte 1ª) e n. 59, gennaio 2022 (parte 2ª).
- M. Batey, *From Bletchley with love. Ian Fleming's wartime years with Naval intelligence which brought him into close contact with Bletchley Park*, Milton Keynes, Bletchley Park Trust, 2008.
- P. Beesly, *Very special intelligence. The story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2015.
- S Budiansky, *La guerra dei codici*, Milano, Garzanti, 2000.
- A. Charbonnier, *Ian Fleming. Una «mente a cavatappi» al servizio di Sua maestà*, in «Gnosis», 4, 2014, pagg. 27-33.
- J. Copeland, *Enigma*, in «The essential Turing», Oxford, Oxford University press, 2004.
- R. Erskine, *Naval Enigma. The breaking of Heimisch and Triton*, in «Intelligence and National security», 3, 1988, pagg. 162-182.
- R. Erskine, *Naval Enigma: A missing link*, in «International Journal of intelligence», 3, 1989, pagg. 493-508.
- R. Erskine, *The first naval Enigma decrypts of World war II*, in «Cryptologia», 23, 1997, pagg. 42-46.
- C.I. Hamilton, *The character and organization of the Admiralty Operational Intelligence Centre during the Second world war*, in «War in History», 7 (3), 2007, pagg. 295-324.
- H. Hinsley, *The British intelligence in Second world war. Its influence on strategy and operations*, Londra, Her Majesty's Stationary Office, 1979.
- E.P. Hoyt, *The U-Boat wars*, New York, Arbor House, 1984.
- D. Kahn, *Seizing the Enigma*, Londra, Frontline Books, 2012 (revised edition).
- J. Pearson, *La vita di Ian Fleming, creatore di James Bond*, Milano, Ghibli, 2019.
- N. Rankin, *Ian Fleming's Commandos. The story of 30 Assault Unit in WWII*, Londra, Faber and Faber, 2012.
- H. Sebag-Montefiore, *Enigma: The battle for the code*, Londra, Orion Publishing, 2000.