

Luigi Corrini, Sergente del Corpo Aereo Italiano (CAI), medaglia d'oro, 24 aerei abbattuti, il quale descrive in un suo resoconto apparso su "L'ultima Crociata" del luglio 2011 le condizioni in cui si trovò ad operare presso l'aeroporto di Ursell, in Belgio:

*"A parte le ottime camuffature e mimetizzazioni che impedirono agli inglesi di individuare e bombardare quell'aeroporto, la spedizione in Inghilterra fu tutta da dimenticare: bombardamenti male eseguiti, macchine inadonee...I Fiat G.50 (aerei da caccia) non parteciparono ad alcuna azione: essi non avevano autonomia, passata la Manica dovevano tornare subito indietro... Eravamo in braghe di tela e non avevamo riscaldamento sugli aerei che peraltro erano aperti. Noi volavamo con 30 gradi sotto zero...Alle 11 di mattina i poveri specialisti si attaccavano alle eliche degli aerei che non riuscivano a far girare: l'olio era diventato duro... Facevamo la scorta ai nostri bombardieri...uno andò giù perché i motori non ce la facevano. Erano BR20, macchine anch'esse di tela, idonee a volare leggere ed a partire su terreni secchi ed aridi. Qui invece si era carichi di bombe, le piste erano fangose, ed i piloti mancavano d'addestramento...Non avevamo neppure le carte...In Italia andavamo avanti seguendo le carte stradali del Touring Club...". E poi, ancora:"...Ossigeno che si bloccava, senza radio, aeroplani di tela. Francamente, avevamo solo gli occhi per piangere, abbiamo fatto la guerra in queste condizioni, tali da suscitare la pietà dei tedeschi. Essi, infatti, fecero loro l'elemosina delle stufe catalitiche per scaldare i motori, e poi le combinazioni di volo, i guanti e i caschi nuovi, perché i nostri avevano ancora il caschetto di tela; oltre a ciò, provvidero a "corazzare", in qualche modo, i nostri fragili velivoli privi di strumentazione per il volo senza visibilità e di dispositivi di protezione contro le formazioni di ghiaccio".*

Cosa pensavano gli inglesi, scrive John E. Johnson:

*"Il Comandante di una squadriglia di Hurricane, che tentava di intercettare degli intrusi sull'estuario del Tamigi, rimase stupito di vedere avanzare strani bombardieri scortati da caccia biplani. Era la Regia Aeronautica e i piloti da caccia italiani fecero buona impressione sui loro Fiat; ma i bombardieri vennero rapidamente dispersi e 12 abbattuti senza perdite. Poco dopo, ebbero un eguale trattamento, quando ebbero l'imprudenza di ripresentarsi, e ci si può domandare cosa pensassero i duri veterani della Luftwaffe nell'osservare i loro inesperti alleati decollare dai campi belga sui loro antiquati apparecchi. [...] Quando il capitano britannico Eric M. Brown testò il C.R.42 del sergente Paolo Salvatori della 96 Squadriglia che l'11 novembre fece un atterraggio forzato vicino al faro di Orfordness nel Suffolk, restò colpito dalle prestazioni del C.R.42. Scopri che il Fiat era delizioso da pilotare: era veloce per un biplano, con una velocità massima di 270 mph e gloriosamente (sic) acrobatico, ma era anche poco protetto, leggermente armato e generalmente vulnerabile agli attacchi".*

Cosa pensavano gli alleati tedeschi:

*"Nel dicembre del 1940 un povero G.50 del Corpo Aereo Italiano ha un rientro estremamente travagliato dopo una di quelle missioni di "prestigio" sul territorio inglese [...] Al rientro sulla costa belga trova infatti un terribile nebbione che lo costringe a volare alla cieca per parecchi minuti. In un momento di schiarita il pilota avvista un campo d'aviazione e vi si porta all'atterraggio, poco gentilmente accolto dalla locale contraerea. Terminato il rullaggio, il pilota viene a sapere di essere su un grande aeroporto della caccia tedesca, quello di Menden: poco dopo l'aereo è ispezionato da alcuni ufficiali tra cui il generale Adolf Galland. Questo grande pilota da caccia alla fine sottolinea la sua sorpresa nel notare che l'aereo italiano è senza radio, senza battellino e pistola lancia-razzi, senza la dotazione di tuta elettro riscaldata. Il nostro pilota, prode ma povero, ha come solo riparo dal freddo una combinazione di volo riempita di giornali e di stracci. Pochi giorni dopo, Galland è in visita ai nostri reparti da caccia e lì, parlando con i piloti, li definisce degni eredi di Garibaldi per il coraggio e la spensieratezza sempre dimostrata nel portare nel cielo inglese macchine tanto superate come sono i caccia di cui dispongono".*