Corso sulla

STORIA DELL'AVIAZIONE

Il sogno di Icaro: una storia mai finita

Appunti dalle lezioni del docente

Dott. Ing. Franco Casella

Dispensa n°: 2

L'Inutile Strage: 1914 – 1918

Indice:

L'Inutile Strage 1914 - 1918: Premessa	pag. 3
Guerra di movimento	pag. 5
Sopra le Trincee	pag. 7
Nasce l'industria aeronautica	pag. 9
Lo *Scout* ed il *Caccia* – mitragliatrice *in caccia*	pag. 10
La Spedizione dei Dardanelli – la nave-appoggio	pag. 14
L'Italia in guerra – i Caproni Ca 30	pag. 17
Ypres – i gas	pag. 20
La guerra sottomarina – dirigibili ed idrovolanti	pag. 21
Verdun – aeroplani, fotografia a meteorologia	pag. 24
I Caproni su Fiume	pag. 26
L'avventura dell'LZ 59	pag. 27
Bombe su Londra – nuovi bombardieri	pag. 29
La nave portaerei	pag. 34
L'aeroplano da caccia – configurazione e caratteristiche	pag. 37
I grandi assi	pag. 41
La fine	pag. 45
Ha … La dolce Vienna	pag. 47

L'Inutile Strage: 1914-1918 (Giovanni Battista della Chiesa)

Premessa:

E' con questo termine che, nella sua lettera del 1 agosto 1917 ai governanti dei paesi in guerra, l'allora papa Benedetto XV li implorava di porre fine a quella *inutile strage*, appunto; ma i contendenti non se ne fecero persuasi e la guerra continuò ancora per più di un anno.

Papa Benedetto XV° nel suo studio

Con lo scoppio della prima guerra mondiale, le flotte aeree erano presenti in tutti gli eserciti e in tutte le marine. Le armate più tradizionali, come quella dell'Austria-Ungheria, disponevano di un numero piuttosto esiguo di aeroplani (un centinaio in tutto), mentre la flotta aerea più consistente era quella russa, con quasi 300 apparecchi.

Ma, a proposito della consistenza dell'armata aerea russa della Prima Guerra Mondiale, ho un ricordo personale, di quando ero un ragazzino ed ebbi l'avventura di assistere per la prima volta al film: Mata Hari del 1931, interpretato dalla indimenticabile Greta Garbo.

La vicenda è nota: la danzatrice olandese Mata Hari, era una donna dal fascino irresistibile; durante la guerra, a Parigi, venne accusata di spionaggio a favore dell'Impero Tedesco; infatti, era divenuta amante di un giovane pilota russo a cui, nell'intimità del talamo, avrebbe carpito informazioni segrete di fondamentale importanza per i generali anglo-francesi; condannata a morte, venne fucilata nel 1917.

Tuttavia, a me sembrava così strano … non tanto la storia in sé, quanto mi stupiva il fatto che il coprotagonista in negativo della vicenda fosse un giovane ufficiale russo d'alto lignaggio, che prestava servizio in una aeronautica militare zarista. Ma come era possibile?

Il pensare al rampollo di una delle più nobili famiglie della Santa Madre Russia a me evocava immagini patinate di estenuanti cavalcate al comando di uno squadrone di cavalleggeri, al galoppo nelle sterminate steppe sarmatiche; certo non me lo immaginavo imbacuccato e intirizzito in una carlinga d'aeroplano, con un caschetto di cuoio sulla testa ed un paio d'occhialoni spessi un dito.

Sì, un giovane russo dal cuore caldo potevo immaginarmelo così infatuato di una irresistibile falena ammaliatrice, dal farsi carpire per amore i segreti di stato più riservati, ma non riuscivo proprio a vedermelo ai comandi di una creatura fredda e inanimata come un aeroplano, pronto a cimentarsi, gelido e calcolatore, in un duello aereo all'ultimo respiro contro degli anonimi e sconosciuti piloti tedeschi.

Senza l'impeto dei cavalli, quelli reali non quelli di un motore a scoppio, dove sarebbe finito il temperamento passionale della giovane nobiltà russa, che i racconti di Pushkin, Gogol e Tostoi ci avevano fatto tanto amare.

Ebbene, mi sbagliavo! Nel 1914 la nobiltà russa aveva scoperto già questo nuovo modo di essere cavalieri, i nobili russi riuscivano ad essere anche cavalieri del cielo, con quasi trecento aeroplani da cavalcare.

Ma in quei primi mesi di guerra non fu solo il numero e la qualità degli aeroplani a fare la differenza; era importante il modo in cui li si utilizzava; ormai i mezzi aerei erano diventati delle macchine preziose e come tali cominciavano ad essere trattati, non più come strumenti un po' snob nelle mani di avventati rompicollo.

I generali si trovavano di fronte enormi problemi di tipo logistico ed organizzativo; si dovevano preparare i campi di volo e dovevano essere mantenuti in efficienza; ci si doveva preoccupare di far arrivare i rifornimenti di carburanti, di munizioni, di ricambi e si dovevano addestrare sempre nuovi piloti per aumentare gli organici e per rimpiazzare, purtroppo, le inevitabili perdite.

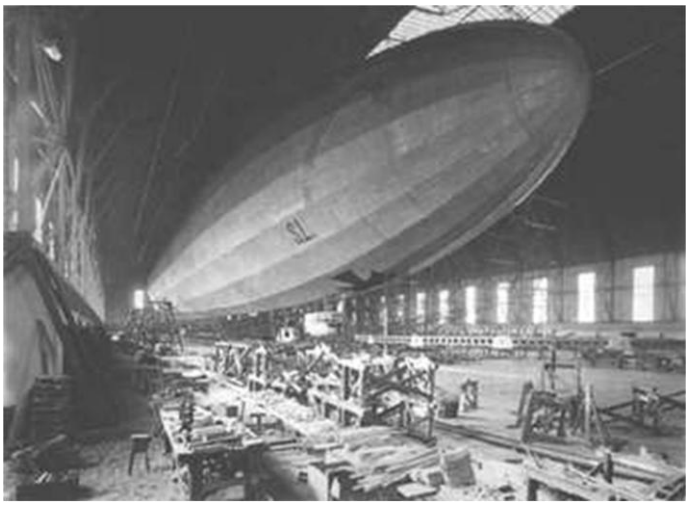
Ma anche l'organizzazione del volo venne studiata per ottimizzarla dal punto di vista della sua efficacia come arma militare; con i loro aeroplani, i piloti vennero raggruppati in squadriglie: "*Squadroons*", in Inghilterra, "*Geschwader*" in Germania, "*Escadrilles*" in Francia.

In fondo, la logistica e l'organizzazione delle armate aeree di oggi non sono altro che l'evoluzione di quelle nate nel 1914, con la differenza che le flotte aeree della grande guerra comprendevano anche i dirigibili, creature ormai scomparse da tempo, salvo alcune particolari eccezioni.

Guerra di movimento

Nei primi mesi del conflitto, si ebbe ancora guerra di movimento ed il ruolo riconosciuto agli aviatori era semplicemente l'osservazione dei tiri d'artiglieria e delle operazioni sul campo di battaglia. Fu molto attivo in questo il Servizio Aereo Imperiale germanico; ad esempio, al comando dei generali Hindemburg e Ludendorff segnalò continuamente gli spostamenti della I° Armata russa di Rennenkampf dopo la sconfitta tedesca di Gumbinnen, in Prussia Orientale e della II° Armata zarista di Samsonov; forse, fu davvero l'aeroplano lo strumento chiave per la vittoria tedesca di Tannemberg, nell'agosto di quell'anno 1914.

In quelle circostanze, i russi erano nettamente superiori ai tedeschi per numero, ma continuarono ad affidarsi alle ricognizioni della cavalleria anziché utilizzare i loro aeroplani per l'osservazione e dimostrarono di muoversi come al buio durante la rotta attraverso i laghi Masuri. Sempre sul fronte orientale si impiegarono sovente anche i dirigibili: i tedeschi Zeppelin e gli Schütte-Lanz, forniti anche agli austriaci che potevano volare a quote allora impossibili agli aeroplani e facevano riprese fotografiche sui movimenti delle armate zariste.



dirigibile germanico Schütte-Lanz - 1915

Nel frattempo, però, fra ottobre e dicembre 1914, sul fronte occidentale, sia i franco-inglesi, sia i tedeschi sperimentarono le prime radio sui ricognitori, con risultati non sempre apprezzabili; purtroppo, le radio del 1914 erano ancora apparecchiature molto pesanti ed ingombranti e non potevano ricevere messaggi, ma solo trasmettere informazioni alle loro artiglierie.

In definitiva, alla fine del 1914, l'aeroplano era ancora considerato una macchina per volare, sofisticata e performante, ma non era ancora intesa come un'arma. Ma quest'opinione cambiò presto!

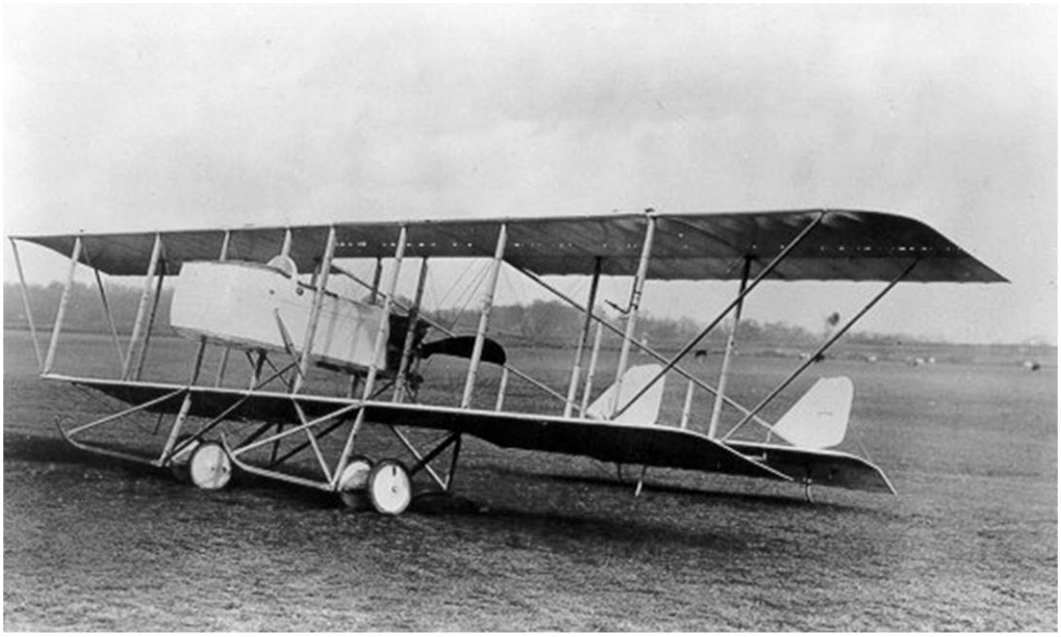
E' anche in quest'ultimo scorcio del 1914 che si pensò al ruolo potenziale dell'aeroplano ed anche del dirigibile come arma di bombardamento. Naturalmente, era la Germania la potenza che disponeva di una vera e propria flotta di aeronavi: una dozzina, principalmente Zeppelin, giganti dell'aria, lunghi 200 metri e più, capaci di volare a quasi 100 km/ora, per ore ed ore, ad una quota stabilizzata superiore ai 4000 metri.

Le aeronavi erano difficilmente intercettabili dagli aeroplani dell'epoca, che riuscivano a fatica a raggiungere tali altezze e poi, i dirigibili si muovevano nella notte, mentre gli aerei del 1914 e '15 non possedevano ancora equipaggiamenti e strumentazioni adeguate per decollare, atterrare e volare nel buio.

Quindi, furono proprio i tedeschi ad utilizzare le loro aeronavi in incursioni di bombardamento; i loro obiettivi erano le principali città dell'Inghilterra meridionale ed anche Londra, con scarsi risultati, tuttavia; ma, nonostante questo, a loro volta gli Zeppelin vennero visti dalle autorità e dalla popolazione britannica come la più pericolosa minaccia per l'Inghilterra, dal momento che rappresentavano gli unici mezzi capaci di violare i cieli dell'isola e sarebbe stata la prima volta che questo accadeva … coi dirigibili, perché gli aeroplani con la croce nera non avevano ancora l'autonomia sufficiente per farlo.

Per fronteggiare la minaccia, le autorità inglesi incaricarono la Royal Navy, a cui appartenevano gli aeroplani destinati alla difesa dell'isola, di effettuare delle missioni sulle basi dei dirigibili e sugli aerodromi della Germania; fu con questo intento, che aeroplani dell'aviazione della Marina inglese andarono a bombardare Friedrichschafen, ad un passo dal lago di Costanza, dove i giganti dell'aria erano costruiti.

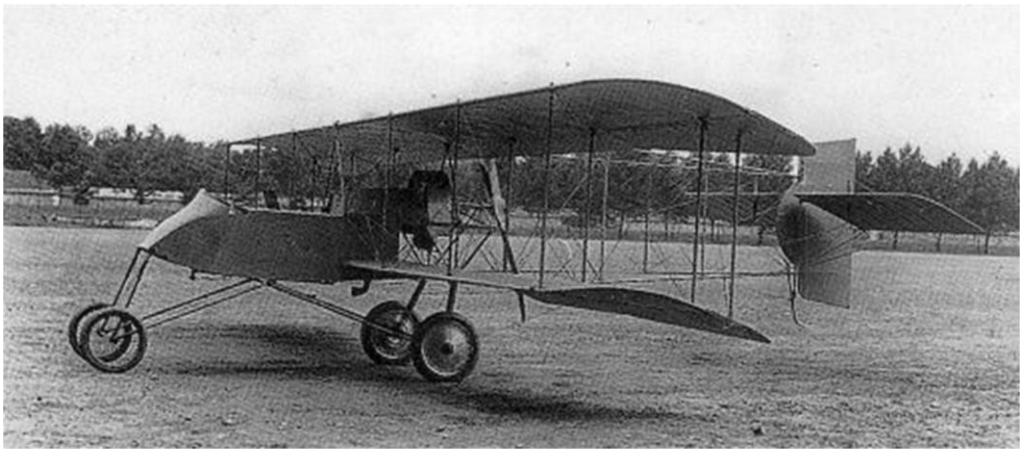
Tuttavia, gli Zeppelin bombardarono anche Parigi e provocarono qualche vittima fra la popolazione; fu proprio per ritorsione a quest'attacco che fu attuato il primo bombardamento aereo effettuato su di una città, capace di provocare vittime civili in gran numero; il primo vero bombardamento aereo della storia, condotto da aeroplani, fu opera dei francesi: la notte del 4 dicembre 1914, i loro Voisin e Farman bombardarono il centro della città di Friburgo; questa del 4 dicembre 1914 fu l'anticipazione di un tragico futuro che sconvolgerà l'Europa e non solo, una trentina d'anni dopo.



aeroplano da bombardamento Farman MF11

Sopra le trincee

Se nell'estate del 1914, sui ricognitori, i piloti e gli osservatori portavano con sé pistole e carabine da usare in caso di avvistamento di aeromobili nemici, aeroplani o dirigibili che fossero, già nell'autunno di quello stesso anno, su alcuni aeroplani furono installate delle armi automatiche ed il 4 ottobre avvenne il primo autentico combattimento aereo: l'equipaggio di un Voisin francese, su cui era stata installata una mitragliatrice leggera Hotchkiss, si scontrò con un Taube tedesco e ne ebbe ragione, facendolo precipitare in fiamme dietro le linee francesi.



Voisin 3

Fu questo evento ed altri scontri aerei che seguirono a creare una nuova opinione sull'aeroplano, macchina che ormai cominciava ad essere intesa come un'arma da guerra vera e propria.

mitragliatrice inglese Lewis montata su un aeroplano

Però, già con l'inverno la situazione generale nello scacchiere europeo subì un radicale cambiamento; il progressivo insediarsi delle trincee sul fronte occidentale rese necessarie delle attrezzature di terra dislocate a ridosso delle retrovie; si trattava di campi di volo, di hangar, di magazzini e serbatoi, allo scopo di permettere una più frequente osservazione tattica del campo di battaglia, senza lunghi trasferimenti d'avvicinamento.

Sul fronte occidentale, tutto questo comportò già dal 1915 un affollamento di aeroplani sconosciuto solo l'anno precedente; gi aviatori si incontravano e si scontravano nei cieli sopra le zone di combattimento; fu questo il momento in cui si incominciarono ad installare regolarmente le mitragliatrici sugli aeroplani.

Il peso consistente delle armi automatiche del tipo di quelle piazzate nelle trincee, per lo più raffreddate a liquido, ne aveva praticamente precluso l'utilizzo sugli aeroplani, ma non ne aveva precluso l'installazione

sui dirigibili, dove venivano montate a difesa dello stesso; la recentissima disponibilità di mitragliatrici raffreddate ad aria, soprattutto le Lewis inglesi, le Hotchkiss francesi e le Spandau tedesche, rese possibile l'adozione di queste armi su tutti i mezzi aerei, aeroplani compresi.

I primi ad esserne dotati furono gli alleati anglo-francesi, che potevano contare già su motori di potenza superiore ai 100 CV sui loro Voisin e Farman; questo fatto permetteva di sostenere agevolmente il sovraccarico di un'arma automatica brandeggiabile.

mitragliatrice Hotchkiss su Morane Saulnier MS 5

Sui primi ricognitori francesi ed inglesi armati di mitragliatrice, era l'osservatore, piazzato all'estrema prua del velivolo, a brandeggiare l'arma vincolata ad un supporto girevole; questo si faceva non solo per avere una migliore visibilità anteriore, ma anche perché esistevano delle motivazioni tecniche per le quali la posizione usuale dell'osservatore era davanti al propulsore.

Con l'incremento della potenza dei motori, specialmente quelli stellari rotativi, che nel 1916 raggiunsero già i 180 CV (quella di un'automobile sportiva dei giorni nostri), si rendeva possibile il trasportare a bordo di un ricognitore diversi carichi, come macchine fotografiche e bombe di peso sempre crescente, lasciando comunque all'aeroplano la possibilità di salire in quota in tempi rapidi, sia per eludere il tiro contraereo nemico, sia per raggiungere rapidamente l'avversario in volo.

Spandau "in caccia" su biplano Roland

Per fortuna, l'aerodinamica degli aeroplani dell'epoca, compromessa da numerosi montanti fra le due ali dei biplani e da tiranti a non finire anche sui monoplani, ne limitava comunque la velocità; se fossero stati più veloci, le loro cellule leggerissime, fatte di legno e tela, si sarebbero inevitabilmente frantumate; ma, per fortuna, ad una velocità di 150 – 160 km/ora la struttura dell'aeroplano *veloce* del 1916 si dimostrava adeguatamente solida.

Nasce l’industria aeronautica

Certo è che, dopo anni di produzione artigianale, nel corso della guerra la disponibilità di aeromobili richiesta in tutti i paesi belligeranti divenne così pressante che nacque e si sviluppò una vera e propria industria dell’aeroplano, fondata su concezioni e metodi davvero industriali; essa portò con sé, anche in modo esagerato su strutture in legno, il concetto di standardizzazione delle parti, di intercambiabilità dei pezzi, addirittura di economie di scala.

industria aeronautica Sopwith - 1918

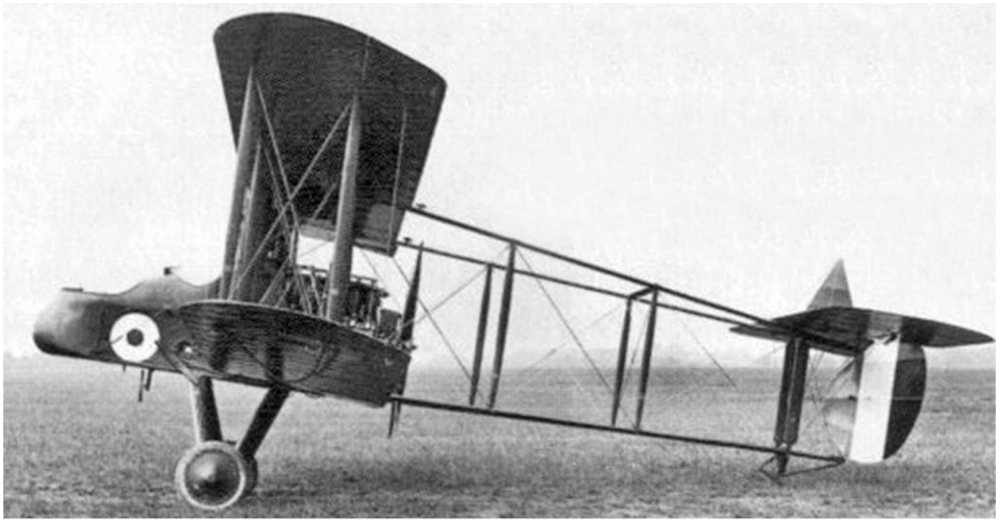
industria aeronautica Sopwith: sala montaggio Camel - 1918

Fu l’Inghilterra il paese che diede il più forte impulso all’industria aeronautica, impiegando largamente la manodopera femminile e promuovendone, di conseguenza, una rapida emancipazione … in fondo, non era stata proprio l’Inghilterra ad avere avuto il fenomeno femminista delle suffragette?

Sopwith Camel: particolare ala inferiore

Sopwith Camel: particolare dell’impennaggio

Lo *Scout* ed il *Caccia* – mitragliatrici *in caccia*



Airco D.H. 2: biplano inglese a "carlinga e traliccio di coda"

Ma, tornando ad argomenti più tecnologici, c'è da notare che, fino a questo momento, gli aeroplani avevano sempre avuto a bordo almeno due persone: un pilota ed un osservatore.

Normalmente, gli aerei francesi ed inglesi, usavano una configurazione dell'aeromobile *a carlinga*, cioè con un abitacolo aperto anteriormente, seguito da una trave di coda, di solito a traliccio; il tutto era mosso da un'elica spingente con tanto di motore posto in coda alla carlinga; la mitragliatrice brandeggiabile era in posizione anteriore, nelle mani dell'osservatore e sparava verso il davanti dell'aeroplano.

Diversa era la struttura generalmente adottata dagli aeroplani germanici, che presentavano una vera e propria fusoliera, che ospitava l'equipaggio e che, nella sua parte terminale, reggeva l'impennaggio di coda. Di solito, il propulsore era il classico *6 cilindri in linea* anteriore, con il seggiolino del pilota dietro al motore ma davanti all'osservatore; era lui, l'osservatore, che maneggiava la mitragliatrice brandeggiabile e con questa faceva fuoco verso dietro e verso l'alto, a protezione dell'apparecchio da un avversario che lo stesse inseguendo.

Albatros V: biplano germanico a "fusoliera"

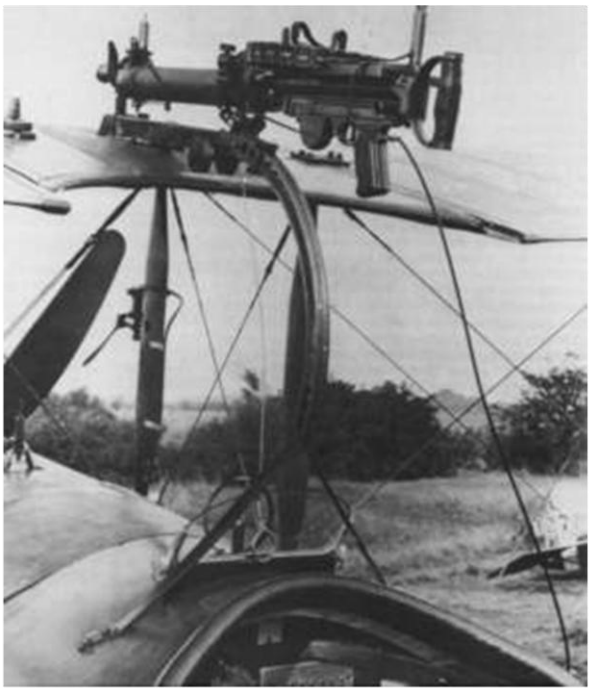
Ma, attenzione! C'era qualche cosa di nuovo nell'aria … è proprio il caso di dire così!

Forse per togliere all'apparecchio il peso dell'osservatore e del suo equipaggiamento, in Inghilterra ed in Francia nacque un concetto nuovo di aeroplano da combattimento, che venne definito subito: *Scout*, cioè: esploratore; in fondo, chi pilotava l'aeroplano poteva benissimo osservare la campagna, i movimenti a terra delle armate e, contemporaneamente, sparare all'occorrenza.

Lo scout era un velivolo monoposto con un'arma *in caccia*, cioè installata fissa sull'aeroplano, proprio davanti al pilota/esploratore; per sparare sull'avversario era necessario, ma anche sufficiente, puntare contro di lui tutto il proprio aereo, come fosse un corpo unico con il pilota e fare fuoco; nacque in questo modo il concetto di *aeroplano da caccia* che noi tutti oggi conosciamo.

Inizialmente, da parte degli inglesi, la configurazione tipica dello scout era la loro tradizionale *a carlinga e traliccio*, con una mitragliatrice anteriore fissa, posta proprio davanti al pilota e facilmente raggiungibile dalle sue mani, mentre pilotava.

Da parte dei francesi, invece, per lo scout da subito si adottò la struttura a fusoliera, ma la mitragliatrice fissa anteriore? Sarebbe stato comodo installarla proprio davanti al pilota, giusto alla sua altezza, … ma c'era un bel problemone da risolvere, a questo punto.



mitragliatrice Lewis sull'ala superiore di un biplano

Il problema era che una mitragliatrice piazzata sulla fusoliera, davanti al pilota, avrebbe dovuto far passare le pallottole attraverso il disco descritto dall'elica nella sua rotazione, dato che l'elica si trovava proprio davanti a motore e mitragliatrice; sicuramente, le pallottole avrebbero colpito le pale, con le conseguenze catastrofiche che si possono immaginare.

La soluzione più immediata fu quella di installare l'arma automatica anziché sul dorso della fusoliera, sopra l'ala superiore di un biplano o di un monoplano con ala a parasole, cioè posizionata in alto e separata dalla fusoliera; in questo modo, le pallottole sarebbero passate al di sopra del disco descritto dall'elica, senza rischi per le pale, ma la precisione del puntamento non era certo ottimale.

In tutte le forze aeree in guerra si cercarono soluzioni al problema ed un primo modo, rudimentale ma relativamente efficace, fu trovato in Francia.

Il sistema fu ideato nel 1915 da un costruttore di aeroplani: l'azienda Morane – Saulnier, che produceva un apprezzato monoplano scout, dalla fusoliera compatta e dal carrello robusto; il pilota a cui furono affidate le sperimentazioni della nuova soluzione era un certo Garros; sì, proprio così, si chiamava Roland Garros, nome ben familiare a molti, non tanto per meriti aviatorii, quanto sportivi, anzi tennistici; il pilota Roland Garros cadde da valoroso nel 1918.

Negli anni venti del secolo scorso, a lui fu dedicato a Parigi uno stadio per il gioco del tennis, che avrebbe ospitato gli "Internazionali di Francia", uno dei quattro appuntamenti del Grande Slam; tanto è vero che ancora oggi quel torneo è chiamato: Roland Garros, dal nome dello stadio in cui lo si disputava.

Ma gloria e tennis a parte, Garros era uno spericolato e accettò di collaudare sul campo, cioè sul suo aeroplano, la soluzione messa a punto da Raymond Saulnier, consistente in una coppia di coni d'acciaio che, alla base dell'elica, avrebbero deviato quei proiettili che, all'uscita dalla mitragliatrice, sarebbero stati destinati a colpire le pale.

scout Morane Saulnier 5 con mitragliatrice in caccia e deviatore di pallottole alla base delle pale

Una soluzione un po' rude e non del tutto sicura, perché nessuno sapeva bene dove sarebbero andate a finire le pallottole deviate … ma Garros era un *fegataccio* e con questo accorgimento, in un paio di giorni, riuscì ad abbattere tre ricognitori nero crociati.

Solo in un paio di giorni, perché, a causa di un guasto tecnico, Garros fu costretto ad un atterraggio di fortuna dietro le linee nemiche nell'aprile del 1915; fu catturato, ma poi riuscì a fuggire dalla prigionia nel 1918, per finire tragicamente abbattuto nell'ottobre dello stesso anno.

In ogni caso, si fa universalmente risalire al monoplano Morane-Saulnier MS 5, armato di mitragliatrice in caccia, cioè facente fuoco attraverso il disco dell'elica, la nascita del primo aeroplano da caccia in assoluto della storia dell'aviazione; siamo nell'aprile del 1915 e Roland Garros fu il primo pilota da caccia della storia.

Poi, però, arrivò Fokker e la soluzione davvero risolutiva al problema delle pallottole che devono passare attraverso il disco dell'elica, la trovò lui; mentre i Paesi Bassi erano un regno neutrale, l'olandese Anton Fokker si era trasferito in Germania, paese così promettente dal punto di vista delle commesse militari; lì aveva impiantato la sua fabbrica di aeroplani, aeroplani che l'ingegner Fokker in persona progettava e sperimentava.

Il sistema di sincronizzazione fra il fuoco delle mitragliatrici e la rotazione delle pale dell'elica da lui inventato, era un meccanismo piuttosto complesso che, grazie a degli eccentrici su di un alberino, impediva la percussione sull'arma nell'attimo in cui sarebbe partita una pallottola destinata a colpire una pala dell'elica; certamente, la cadenza di tiro ne risentiva, ma si manteneva comunque tale da essere efficace.

Grazie a questo dispositivo, dalla primavera del 1915, nei cieli di Francia l'iniziativa passò nelle mani dei Fokker tipo "E" (*E* per "*Eindecker*", cioè monoplano) germanici che, attaccando da dietro, magari col sole alle spalle, erano temibilissimi per i lenti ricognitori anglo-francesi.

Ma per i tedeschi la pacchia non durò a lungo; un bel giorno un monoplano E precipitò o atterrò di qua dalle linee francesi; il dispositivo prodigioso di Fokker fu subito copiato e riutilizzato dagli alleati sui loro caccia di nuova generazione.

C'era da aspettarsi che prima o poi gli anglo-francesi sarebbero riusciti a mettere le mani su un esemplare del dispositivo di sincronizzazione ideato dal genio olandese, ma il bello fu che lo ebbero gratis e, dati i tempi, non dovettero nemmeno versare le *royalties* richieste dal brevetto Fokker.

La Spedizione dei Dardanelli – nasce la nave-appoggio

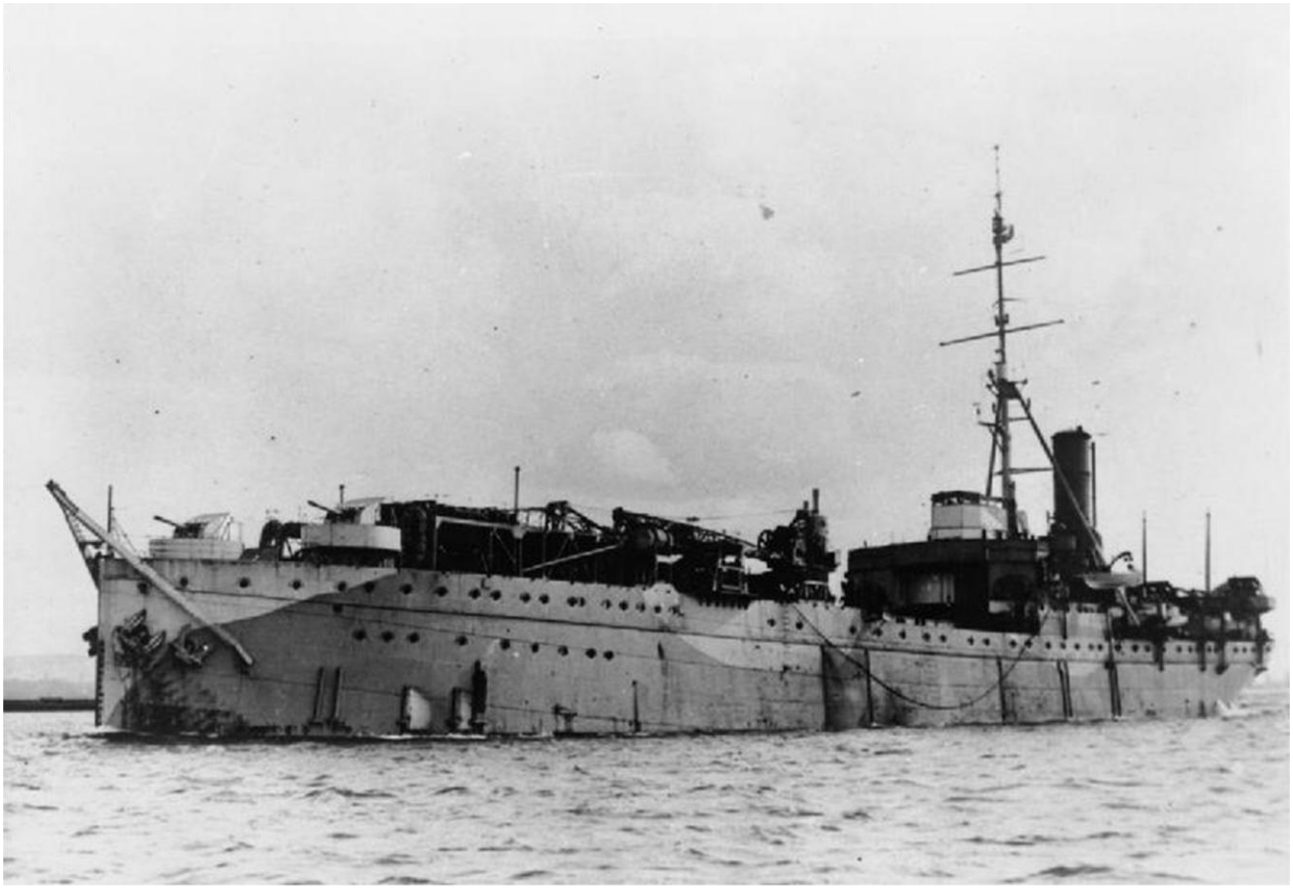
Mentre in Europa, in quella primavera nasceva l'aeroplano da caccia, così come lo si intenderà per i successivi cinquant'anni almeno, qualche cosa di nuovo si stava preparando anche sulle coste del Mediterraneo orientale: la spedizione dei Dardanelli.

Era l'aprile del 1915 quando truppe anglo-francesi sbarcarono a Gallipoli, nei pressi dello stretto dei Dardanelli, per tentare di riaprire una via di comunicazione con la Russia zarista, sbarrata in seguito all'entrata in guerra dei turchi a fianco degli Imperi Centrali.

Sir Winston Churchill fu il patrocinatore dell'impresa e l'Ammiragliato britannico comprese la necessità di disporre di una forza aerea in un territorio così lontano dalle basi utilizzabili dai propri aeroplani … Italia e Grecia non erano ancora entrate in guerra come alleate dell'Intesa.

E si sa che un nuovo scacchiere porta con sé nuove situazioni, nuove esigenze e richiede sempre nuove strategie; la soluzione venne presto trovata: si approntò una nave capace di portare là dove servivano gli aeroplani necessari per fornire il supporto aereo alla spedizione, permettendo loro di decollare e di atterrare, per la verità di *ammarare* in qualunque braccio di mare, come vedremo.

Questa nave era inglese; era stata varata nel 1914 e si chiamava Ark Royal; portava lo stesso nome di una celebre portaerei della seconda guerra mondiale. Viene da pensare che anche questa prima Ark Royal fosse una nave portaerei … ma è ancora troppo presto, nel 1915, per veder decollare un aeroplano dal ponte di una nave e vederlo poi *riappontare* sulla stessa.

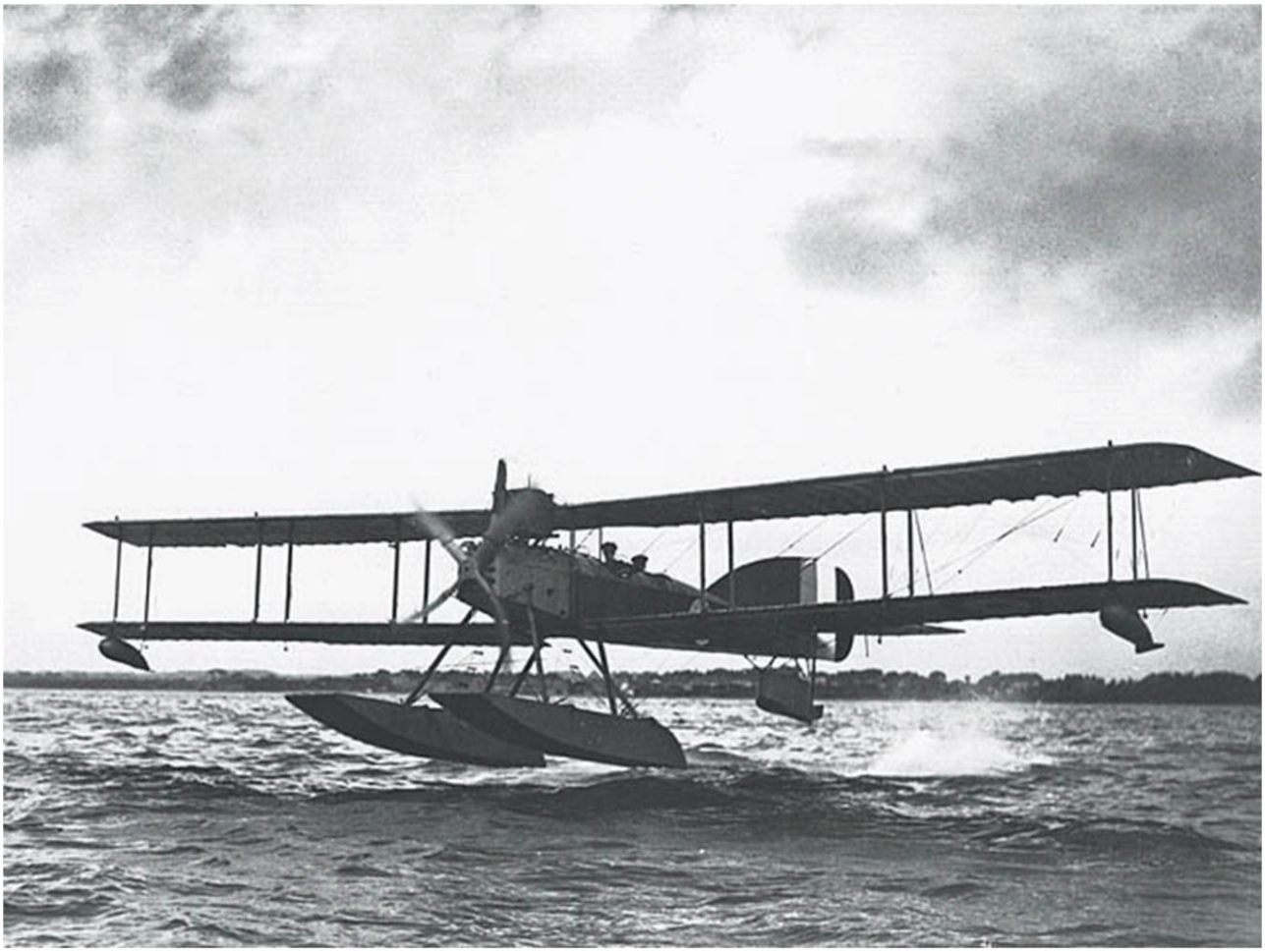


nave appoggio-idrovolanti Ark Royal – aprile 1915

In realtà, la prima Ark Royal era una nave cosiddetta: *appoggio-aerei*, capace sì di trasportare sul ponte e nel suo interno degli aeroplani, anzi, degli idrovolanti; grazie ad una gru, la Ark Royal poteva depositare gli idrovolanti sulla superficie dell'acqua per il decollo e recuperarli dopo l'ammaraggio. Questa esperienza dell'aprile del 1915, fu la prima reale azione combinata: nave/aereo che aprì le potenzialità senza limiti delle operazioni aero-navali.

Per inciso, fra la confusione generale e le incomprensioni fra i due comandi francese e britannico, di fronte ad una reazione ferma ed inattesa dei turchi, quest'avventura dei Dardanelli si risolse in un totale insuccesso, con buona pace del Primo Lord dell'Ammiragliato Sir Winston Churchill; le truppe sbarcate fecero fagotto nei primi mesi dell'anno successivo e a fatica riuscirono ad essere reimbarcate.

Per la verità, L'Ark Royal non fu la sola nave-appoggio-idrovolanti ad essere impiegata nel Mediterraneo orientale; in quelle stesse acque, essa fu sostituita da una nave appoggio più grande e più veloce che trasportava dei tipi di velivoli particolari; si trattava di idrovolanti a galleggianti piuttosto sgraziati a vedersi; si chiamavano Short 184 ed erano dotati di un solo motore, ma di notevole potenza per l'epoca: 225 CV.



idrovolante britannico Short 184 – autunno 1915

La particolarità sostanziale di questi grandi biplani dalle ali particolarmente allungate era di essere stati progettati per portare con sé un carico offensivo davvero speciale: un siluro, un piccolo siluro della Whitehead di circa 360 kg di peso. A questi Short 184 si deve il primo siluramento aereo della storia, ai danni di un piroscafo turco, il 12 agosto 1915.

In Inghilterra l'evento fu molto esaltato ed i giornali ne parlarono entusiasti; l'azione degli Short aveva dimostrato all'opinione pubblica nazionale che l'aeroplano poteva essere un valido coadiutore della loro poderosa marina; al resto del mondo, l'azione degli Short aveva rivelato che gli aeroplani erano capaci anche di silurare le navi … avevano imparato a fare anche quello, purtroppo.

L’Italia in guerra – i Caproni Ca 30

Il 1915 fu anche l’anno dell’entrata nel conflitto dell’Italia a fianco della Francia e dell’Inghilterra, contro l’Austria-Ungheria, ma non contro la Germania, con cui sarà in guerra solo l’anno successivo.

Le nostre forze armate non erano davvero preparate per i compiti gravosi che le attendevano ed anche l’aviazione non era meglio attrezzata delle altre armi; disponeva di circa 120 aeroplani, dei tipi più disparati, di cui una parte appartenenti al Regio Esercito, l’altra parte alla Regia Marina e comprendeva degli idrovolanti; appartenevano alle nostre forze aeree anche sei dirigibili di media cubatura.

Meglio organizzata e con velivoli più moderni era l’aviazione austro-ungarica, che dimostrò da subito un atteggiamento più aggressivo, guidata e sostenuta dal formidabile alleato germanico.

Tuttavia, in quell’Italia del 1915, vivevano due uomini eccellenti che hanno lasciato una traccia irripetibile nella storia dell’aviazione non solo italiana, ma mondiale; si tratta del generale del Genio Militare Giulio Douhet e del conte Giovanni Battista Caproni di Taliedo.

Il primo, organizzatore della neonata forza aerea italiana, intravide gli effetti benefici di una supremazia aerea ed ipotizzò l’impiego di grandi aeroplani come strumenti per il bombardamento dal cielo di impianti industriali e di altri obiettivi di valenza strategica; queste tesi il generale le pubblicò nel 1921 nel suo trattato dal titolo: “il dominio dell’aria”.

Gen. Giulio Douhet

Conte Giovanni Battista Caproni

Il conte Gianni Caproni fu un industriale geniale ed appassionato; comprese e condivise le teorie espresse da Douhet e, anche lui ingegnere come il generale, decise di costruire l’aeroplano che Giulio Douhet aveva preconizzato; il velivolo di Caproni si chiamò: Ca.30 e sarebbe stato il primo (o il secondo) aeroplano al mondo pensato e progettato per il bombardamento strategico; si trattava di un trimotore biplano di notevoli dimensioni, con una doppia coda e con una carlinga centrale, forse per la prima volta in Italia dotata di armi automatiche, per la precisione tre; una

prima mitragliatrice era installata a prua della carlinga ed una coppia a poppa, incaricate della difesa dell'apparecchio da eventuali attacchi da parte di caccia avversari dall'alto e da dietro.

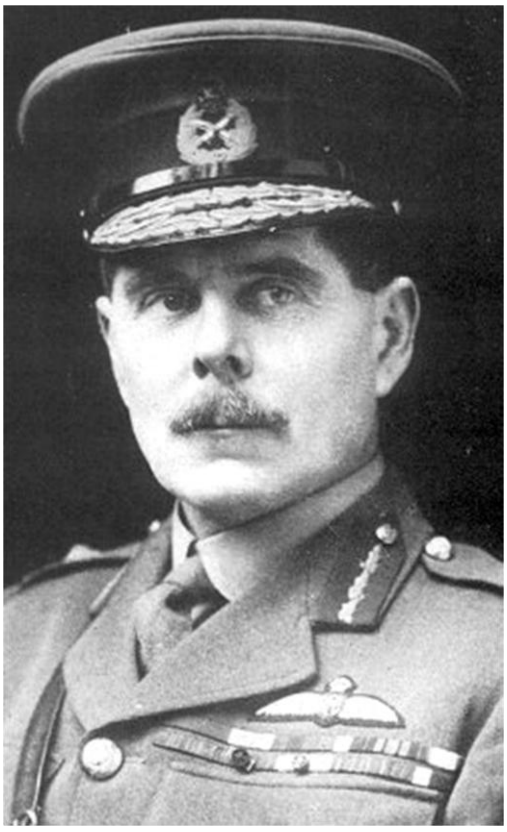
Lungo più di 15 metri e con un'apertura alare di quasi 30, il Ca 30 era uno dei più grandi aeroplani del mondo nel 1915 … ma ricordiamoci che in Russia c'era pur sempre quel gigantesco quadrimotore (forse davvero lui il primo bombardiere strategico) che si chiamava Ilya Mourometz ed era figlio di Igor Sikorsky.

biplano trimotore da bombardamento Caproni Ca 30 - 1915

Negli anni successivi arrivarono aeroplani da bombardamento più moderni, più veloci, bimotori ed anche quadrimotori, ma il nostro trimotore Caproni con i suoi derivati: il triplano Ca 4, e poi il Ca 5 di nuovo biplano, fu il primo aereo capace di mettere in discussione l'insostituibilità delle grandi aeronavi nel ruolo di bombardiere strategico.

Per la verità, non fu solo il conte Caproni a dare credito alle previsioni del Gen. Douhet, perché anche all'estero la lezione fu seguita ed appresa; in Inghilterra se ne incaricò l'allora capo del R.F.C. (Royal Fliyng Corps), Gen. Hugh Trenchard ed in America il colonnello William Lendrum Mitchell divenne un fautore così ostinato delle teorie douhetiane da affrontare un processo per sostenere queste tesi … ma questa è una storia prematura.

E poi, tornando al glorioso trimotore Caproni, quando, nel 1918, gli Stati Uniti erano ormai nostri alleati nel conflitto, i generali americani decisero di creare un loro nucleo di aviatori per il bombardamento strategico, … è incredibile ma vero,



Gen. Hugh Trenchard

inviarono i loro più promettenti piloti in Italia, a Lecce per la precisione, presso la nostra scuola di volo per i bombardieri e lì, volando sui nostri Caproni, gli yankee furono istruiti dagli italiani su quella tecnica di combattimento. Dimostreranno poi di aver appreso molto bene la lezione quando, nella Seconda Guerra Mondiale, verranno a bombardare mezza Europa ed anche il nostro Centro-Sud Italia.

Fiorello La Guardia accanto ad un Caproni - 1918

Fra questi ufficiali, c'era un giovanotto italo-americano, Fiorello La Guardia si chiamava, che diventerà poi sindaco di New York, al tempo del proibizionismo.

Ma per gli italiani degli anni quaranta, questo signore rappresentava qualche cosa di diverso ancora … la sua era una voce nota a molti, anche se chi la ascoltava non poteva andarlo a raccontare; nella nostra lingua, intratteneva gli italiani che seguivano di nascosto Radio Londra.

Fra questi c'era mio padre, che ricordava come tutti in casa si appressassero a quella scatola grande di legno e bachelite e a volume appena percettibile aspettassero di udire l'annuncio: " Ta, ta, ta, ta … ta, ta ta ,ta … Qui Radio Londra, vi parla Fiorello la Guardia"; chi fosse quel signore mio padre non lo sapeva, né chi fosse stato, ma conosceva bene la sua voce e da lui si aspettava di essere informato sugli eventi, raccontati da una parte diversa, anzi, dalla parte avversa a quella nostra ufficiale, eventi che stavano sconvolgendo il nostro paese far il '43 ed il '45.

Ma per me Fiorello la Guardia è un viso noto, per averlo osservato in fotografia, a Lecce, accanto ad un Caproni; quell'ufficiale tarchiatello, dalla faccia simpatica, più da nostro connazionale del Sud che da dinoccolato yankee, è sorridente nella sua uniforme americana, forse di una taglia troppo stretta.

Ypres – i gas

Il 22 aprile 1915 fu una data tragica per un'intera generazione di giovani europei; un fatto nuovo e terribile accadde nel Belgio: una nuvola pesante, verdognola, ricoprì le trincee franco-inglesi a Ypres; fu la prima volta che vennero usati i gas di cloro come arma offensiva.

In seguito, il *gas mostarda o* semplicemente *gas*, come verrà comunemente chiamato dai soldati, sarà usato da tutti i contendenti su tutti i fronti, al punto che da quel momento in poi, accanto alla borraccia ed allo zaino del fante, la maschera antigas entrerà a far parte del suo equipaggiamento tradizionale e, da quel momento in poi, contraddistinguerà il suo inconfondibile cliché.

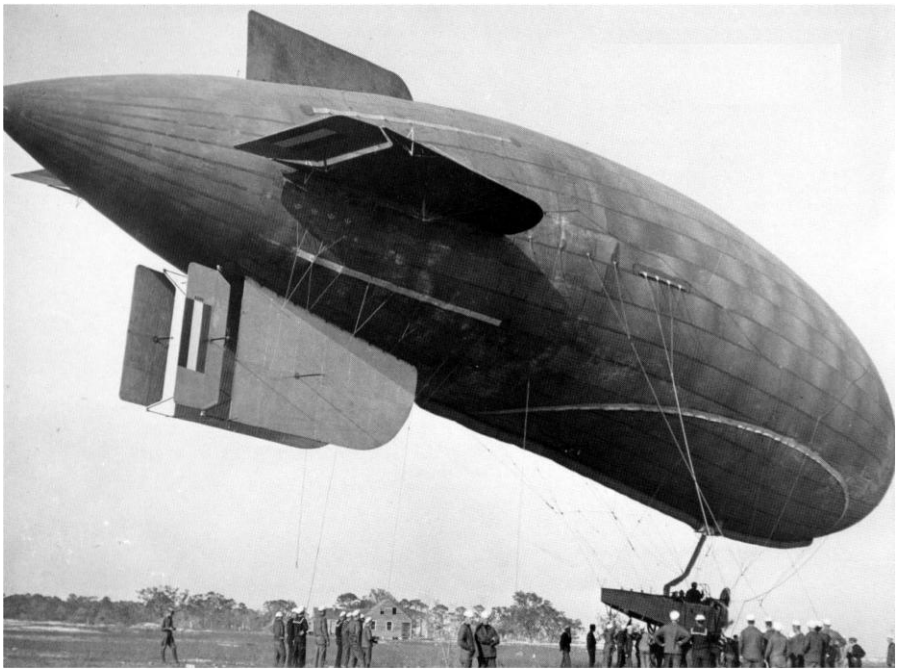
Ma per fortuna, nonostante giustificatissimi timori, gas ed aeroplani non fecero coppia in Europa, nel corso delle due guerre mondiali.

La guerra sottomarina – dirigibili ed idrovolanti

Ma torniamo di nuovo a quell'intenso 1915; in quell'anno maturò anche un altro fatto nuovo; questo sì che ebbe ripercussioni sullo sviluppo dell'aviazione nelle due guerre mondiali: i tedeschi diedero inizio alla guerra sottomarina, più o meno indiscriminata, al naviglio alleato, guerra sottomarina che culminò con l'affondamento del transatlantico Lusitania il 7 maggio di quell'anno e che rappresentò il *casus belli* per l'entrata nel conflitto degli Stati Uniti d'America.

idrovolante per pattugliamento antisommergibile Fairey Campania - 1917

Naturalmente, i più preoccupati da questo nuovo tipo di guerra insidiosa furano gli inglesi; era chiaro che l'obiettivo dei tedeschi era proprio impedire che, da tutto il loro immenso impero, approdassero nei porti d'Inghilterra le navi cariche di quei beni strategici: gomma, metalli, macchine, armamenti, ecc … , ma anche derrate alimentari, indispensabili per lo sforzo bellico e per la sopravvivenza stessa della popolazione inglese.



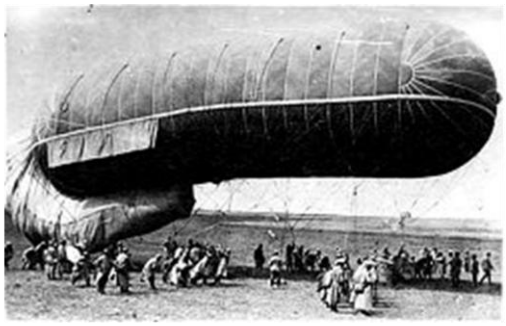
dirigibile inglese per pattugliamento antisommergibile tipo B floscio - 1916

Di fronte a questa nuova minaccia, i britannici non tardarono a reagire e l'arma ideale per farlo si sarebbe dimostrato proprio l'aeroplano e non solo lui. L'aviazione della marina inglese dette impulso alla costruzione di velivoli finalizzati al pattugliamento in mare ed anche costruì navi appoggio-idrovolanti allo scopo di portare l'avvistamento dei sommergibili non solo sulle coste dell'Inghilterra, ma là dove i battelli sottomarini salpavano per le loro missioni, cioè nei porti del Belgio occupato.

Ma non solo: accanto ad aeroplani, gli inglesi svilupparono anche una nuova generazione di dirigibili; non avevano una elevata velocità, ma possedevano un'autonomia tale da rimanere in volo per ore, ore ed ore,

fino a 30, e potevano operare anche di notte. Queste nuove aeronavi erano soprannominate: *blimp*, da *Type B limp*, cioè: *tipo B floscio* ed erano dei dirigibili di piccole dimensioni e dall'involucro privo di una intelaiatura metallica; i blimp potevano portare a bordo anche bombe per attaccare il sottomarino, una volta individuato.

Ma, fatto ancora più importante, queste piccole aeronavi erano dotate di radio rice-trasmittente ed i loro dirigibilisti scambiavano informazioni con la base che, a sua volta, poteva far intervenire gli idrovolanti per neutralizzare il sommergibile e far allertare il naviglio alleato della presenza di quell'ospite insidioso ed indesiderato, nelle vicinanze.



pallone d'osservazione (Draken) - 1916

Ma di più! Per l'identificazione in mare dei campi di mine, anche le navi da guerra si dotarono di palloni frenati, simili ai blimp, chiamati *Drakken* (termine inglese, analogo all'originale tedesco *Draken* che significa draghi, entrato nel gergo comune di tutti gli eserciti); questi palloni preavvisavano le navi della presenza di oggetti immersi pericolosi: mine e sottomarini.

Ma il pericolo non era solo nel Mar del Nord; dalle loro basi della Dalmazia, gli austro-ungarici erano molto aggressivi in Adriatico con i loro idrovolanti; i biplani biposto Lohner L compivano spesso incursioni sulle nostre coste … ne fecero le spese Rimini, Ancona ed altre città della riviera romagnola e marchigiana.

Sfortunatamente per la marina austriaca, già il 27 maggio 1915 (tre giorni dopo l'entrata in guerra dell'Italia) il Lohner L40 fu catturato intatto dalla nostra marina; portato a Varese, l'idrovolante austriaco fu riprodotto dall'industria aeronautica Macchi, sia in versione ricognitore col nome di M3, sia come idrovolante da caccia, col nome di M5, entrambi i modelli dimostrandosi ottime macchine; assieme alla realizzazione su licenza francese dei caccia Nieuport, quest'attività rappresentò l'inizio della produzione aeronautica della fabbrica varesina di aeroplani che noi tutti oggi conosciamo come Aermacchi.

idrovolante Lohner L - 1915

Ma della cattura del Lohner L40, un idrovolante molto ben profilato ed elegante nella sua livrea rossa e bianca, come vuole la tradizione austriaca, esistono delle immagini di repertorio particolarmente emozionanti; all'inizio degli anni trenta, questi filmati furono raccolti in una pellicola ancora muta dal titolo:

“Gloria”; è un’opera celebrativa con pochi commenti e qualche scarna didascalia, che ci ripresenta l’eroismo, ma io direi più la tenacia ed i sacrifici dei nostri padri e nonni e per alcuni di noi anche bisnonni, che vissero di persona l’esperienza drammatica della Grande Guerra.

In quel film, le immagini più toccanti sono certamente quelle dell’affondamento della corazzata austriaca Santo Stefano, verificatosi il 10 giugno 1918 al largo di Premuda, ad opera del Mas del capitano Rizzo.

Chi le ha vedute una sola volta quelle immagini non le può dimenticare; si vede la nave che oscilla, si rovescia su un fianco, mentre un nugolo di marinai, puntini scuri in quelle immagini in bianco/nero, cercano la salvezza scivolando in mare dallo scafo rovesciato della grande corazzata.

Ma anche la sequenza della resa dell’L40 è coinvolgente; si vede benissimo l’idrovolante austro-ungarico posato sull’acqua del mare con l’elica ferma, … il film è muto, ma sembra di sentirla davvero la voce del nostro ufficiale di marina che intima a pilota e osservatore nemici di alzare le mani e, poi, di legare alla prua del loro idrovolante la gomena che li avrebbe rimorchiati fino ad Ancona.

Verdun – aeroplani, fotografia e meteorologia

Ma intanto la guerra continuava e con il 1916, in Francia, si scatenò la terribile battaglia di Verdun, che fece 800.000 morti; a Verdun, l'aeroplano scoprì dei nuovi modi di fornire il proprio contributo ai combattenti.

Furono i francesi a sviluppare grandemente la tecnica della fotografia aerea, installando sui propri Voisin e Farman delle apparecchiature fotografiche al posto del carico offensivo; conseguentemente, si perfezionò tutta la procedure tecnologica legata al trattamento delle lastre appena impressionate. Si accelerarono i metodi di stampa delle immagini, in modo di essere rese disponibili in brevissimo tempo e in migliaia di copie, addirittura nel corso di una notte.

Farman MF11 completo di apparecchiatura fotografica e armato di mitragliatrice Hotchkiss

Le lastre fotografiche venivano consegnate anche per via aerea ad ufficiali esperti nella loro interpretazione e, una volta stampate, erano distribuite ai reparti in modo così capillare da arrivare ai comandanti di compagnia in poche ore.

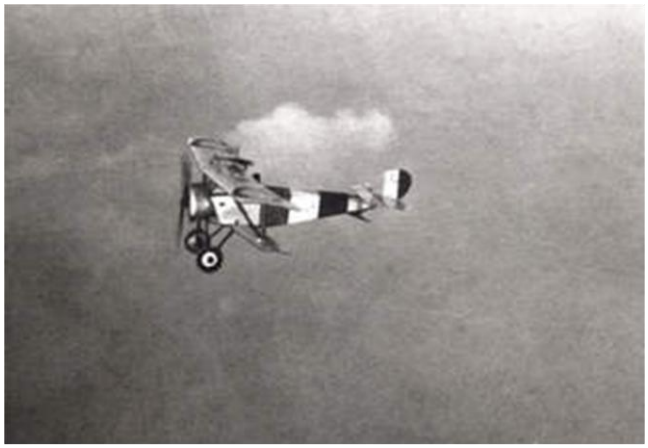
Anche grazie a queste foto, nelle trincee, i tenenti ed i comandanti di squadra venivano tenuti al corrente su che cosa fosse accaduto poche ore prima oltre i reticolati che li fronteggiavano: l'arrivo di rincalzi o nuovi reparti combattenti nemici, nuove dislocazioni dei nidi di mitragliatrici o di artiglierie, carriaggi carichi di munizioni o vettovaglie, parcheggiati di recente nelle retrovie avversarie, e così via.

Ovviamente, si trattava di un'organizzazione complessa, che coinvolgeva aviatori, fotografi, tecnici della stampa fotografica e reparti di prima linea; tuttavia, fu anche grazie a quest'attività aero-fotografica che i francesi riuscirono a resistere a Verdun e a mantenere integro il loro fronte.

Ci fu, poi, un'altra attività sviluppata sempre in quell'anno: con l'aeroplano si dette inizio allo studio della meteorologia, allo scopo di interpretare i venti in quota, che sono i responsabili del variare del tempo

atmosferico; fu proprio a Verdun che i nuovi mezzi aerei portarono il loro contributo per individuare il momento più opportuno per scatenare gli attacchi sul terreno ed anche per effettuare le incursioni aeree.

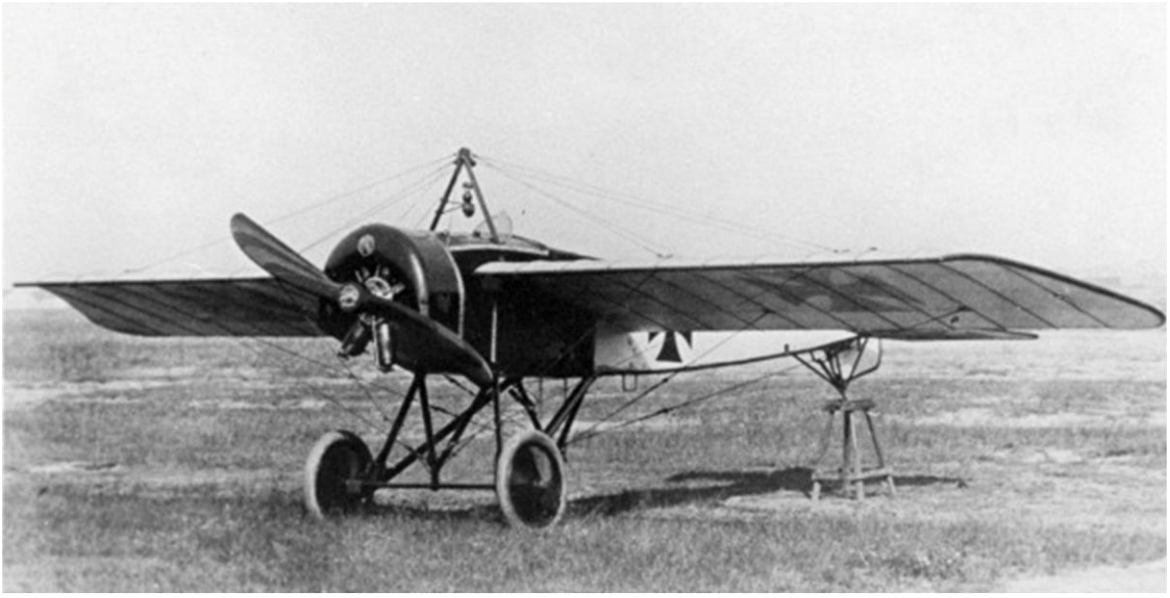
Soprattutto, però, fu a Verdun che i francesi riuscirono ad interrompere il predominio incontrastato dei monoplani da caccia Fokker e Pfalz, serie "E" (*E* come *Eindecker*, cioè monoplano), mettendo in campo il Nieuport 11, soprannominato affettuosamente Bebè dai suoi piloti; il caccia francese era più lento dei velocissimi monoplani tedeschi, ma era anche più minuto; era un biplano compatto, estremamente maneggevole.



Nieuport 11 „Bebé" in volo, con mitragliatrice Hotchiss sull'ala superiore

Al posto delle due mitragliatrici sincronizzate dei caccia germanici, il Bebé montava ancora una mitragliatrice singola posta al centro dell'ala superiore; tuttavia, grazie alla sua agilità, riuscì spesso a sfuggire ai meno manovrieri caccia nero crociati e a colpirli di rimessa.

Nei cieli di Francia, la musica stava cambiando; di qui a poco anche gli alleati avrebbero avuto le doppie mitragliatrici in caccia sui loro aeroplani ed anche i tedeschi avrebbero colmato il divario in termini di manovrabilità, mettendo in campo dei biplani veloci e decisamente maneggevoli.

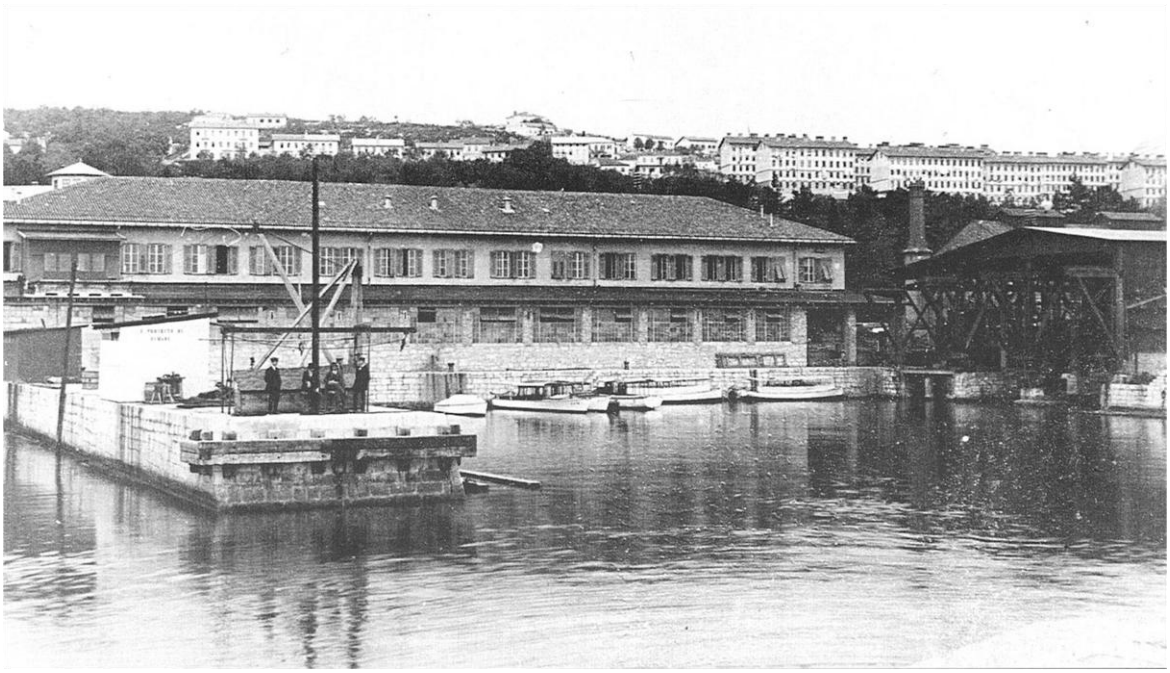


monoplano tedesco da caccia Pfalz E I, con doppia mitragliatrice sincronizzata in caccia - 1915

Ormai, sta per consolidarsi la configurazione definitiva dell'aeroplano da caccia tipico della Prima Guerra Mondiale: biplano, o addirittura triplano, con doppia mitragliatrice fissa in fusoliera, facente fuoco attraverso il disco descritto dall'elica, con motore in linea o stellare rotativo, della potenza di 90 – 120 CV ed elica bipala in legno; a questa configurazione si uniformarono i più diffusi aeroplani da caccia che fecero la storia dell'aviazione nel triennio 1916-1918: gli inglesi Sopwith ed S.E.5, i germanici Albatros e Fokker, i francesi Nieuport e Spad, l'austriaco Aviatik ed il nostro Ansaldo A1.

I Caproni su Fiume

Ma i tempi cambiarono anche da noi; dopo un biennio in cui l'iniziativa nei cieli era stata lasciata ai Lohner e agli Aviatik austriaci, che vennero addirittura a bombardare Milano il 17 febbraio 1916, gli italiani cominciarono a darsi un'organizzazione efficiente nei loro reparti aerei; lo provarono il 2 agosto di quell'anno con il bombardamento dell'area industriale di Fiume, allora base navale austro-ungarica; per fortuna, i nostri disponevano del formidabile Caproni Ca 30 e dimostrarono un'organizzazione insolita per le nostre Forze Armate, almeno secondo i canoni del nostro immaginario collettivo nazionale.



fabbrica di siluri Whitehead, presso Fiume - 1916

Quel giorno, ventiquattro trimotori, partendo da tre basi aeree distinte, si dettero appuntamento in volo e puntarono sulla città fiumana in tre ondate successive, di cui le ultime due guidate dagli incendi provocati dalla prima incursione; i danni inflitti alla fabbrica austriaca di siluri furono ingenti e, sulla via del ritorno, volando tutti e ventiquattro in un'unica formazione molto serrata, i nostri trimotori si difesero efficacemente con le mitragliatrici; un solo Caproni Ca 30 dei ventiquattro partiti fu costretto ad atterrare oltre le nostre linee.

trimotore Caproni in volo

L’avventura dell’LZ 59

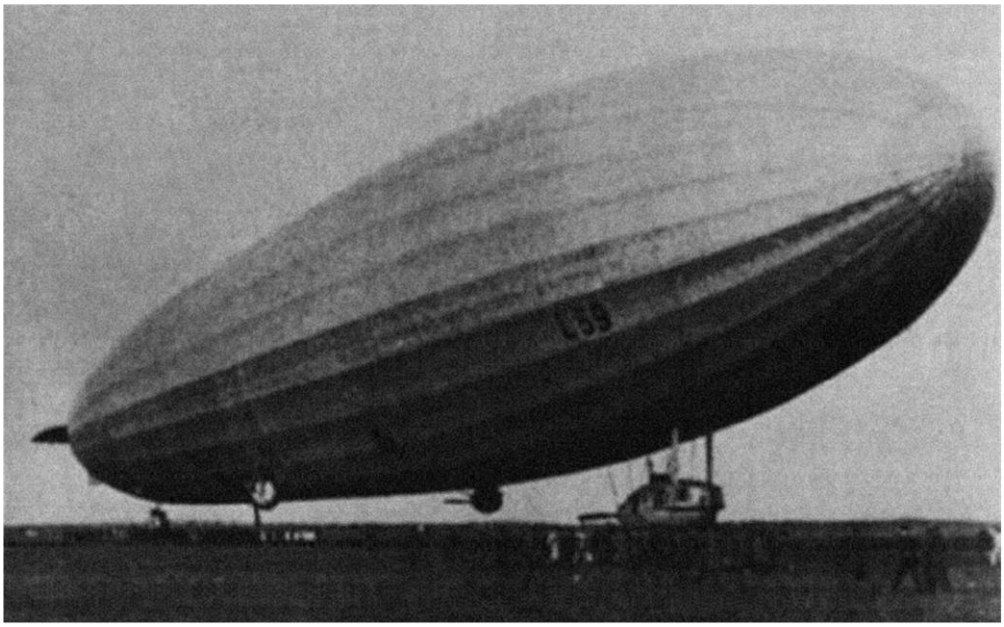
Intanto, però, accadevano cose straordinarie anche in Africa; era dall’inizio della guerra che le varie colonie tedesche cadevano una dopo l’altra nelle mani degli inglesi; nel 1917 resisteva ancora, e lo fece per tutto il resto della guerra un generale renano, un certo von Lettow-Vorbeck, che in Tanganika (l’attuale Tanzania), con un pugno di soldati connazionali e qualche centinaio di ascari, organizzò una guerriglia fatta di scorrerie e di imboscate ai danni degli inglesi; … senza grandi risultati, dal momento che i britannici venivano riforniti di continuo e riequipaggiati adeguatamente grazie alla loro invidiabile marina.

il Gen. Paul Emil Von Lettow-Vorbeck - 1914

Invece ai tedeschi mancava tutto e a Berlino si temeva che crollasse definitivamente il morale di Lettow-Vorbeck e dei suoi irriducibili soldati.

Ed ecco che l’altra macchina per volare, il dirigibile, ebbe ancora una volta la possibilità di dimostrare le sue straordinarie potenzialità.

Al comando germanico venne l’idea di far rifornire il proprio residuo contingente africano da un grande Zeppelin, il solo capace di trasvolare senza scalo i 4.500 km che separano l’Europa da quell’estremo lembo di terra africana.



dirigibile Zeppelin LZ 59

Allo scopo venne approntata una enorme aeronave, la LZ 59, lunga 226 metri (come due campi da calcio messi uno in coda all'altro) e il 2 novembre 1917 il dirigibile lasciò la sua base nell'alleata Bulgaria per portare rifornimenti e soprattutto l'abbraccio della madrepatria a quei valorosi che si battevano da prodi, isolati in una terra lontana.

il volo senza scalo dell'LZ 59 - 1917

Il volo procedette regolarmente anche passando sopra a territori controllati dall'Intesa: aeroplani inglesi o francesi non intercettano l'aeronave; poi, però, la missione non andò a buon fine; più del coraggio e della determinazione dei dirigibilisti tedeschi valse la furbizia degli inglesi: informati della spedizione in corso, fecero circolare la voce che fosse caduta anche l'ultima ridotta di Lettow-Vorbeck e che il contingente germanico avesse capitolato.

Il 21 novembre, da Berlino con cui lo Zeppelin LZ 59 era sempre rimasto in contatto radio, partì l'ordine di rientrare alla base; l'aeronave invertì la rotta e raggiunse finalmente l'Europa il successivo giorno 25.

Che beffa per l'imperatore Guglielmo II e, soprattutto, per l'incolpevole Lettow-Vorbeck! … non se lo meritava proprio.

Però, lo Zeppelin LZ 59 aveva percorso senza scalo quasi 6800 km e aveva dimostrato che un dirigibile ben costruito e sapientemente pilotato poteva arrivare ovunque nel mondo; solo avversità atmosferiche estreme e la pericolosità intrinseca del gas contenuto nel suo involucro potevano fermarlo.

Bombe su Londra – nuovi bombardieri

Per tutto il 1916, su Londra si susseguirono tutta una serie di attacchi notturni ad opera dei dirigibili tedeschi che sganciavano bombe enormi per quel tempo, fino all'ordigno da 1.000 kg, non ancora trasportabile su un aeroplano dell'epoca.

propaganda inglese pro arruolamento volontario - 1916

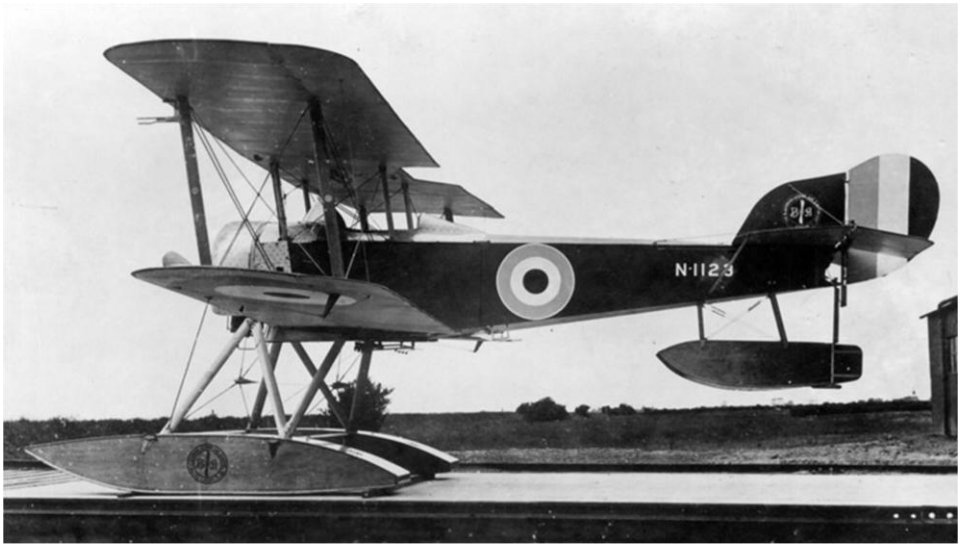
Le incursioni comprendevano formazioni massicce di dieci, dodici aeronavi per volta. Ma, anche in questo caso, gli inglesi riuscirono a mettere a punto gli strumenti e le strategie adatte per combattere efficacemente gli Zeppelin e gli Schütte-Lanz: mitragliatrici di maggior calibro, da 20 mm, fuoco concentrato e ripetuto in alcuni punti precisi dell'aeronave e soprattutto: attacco il più anticipato possibile, quando ancora il dirigibile non aveva raggiunto la quota di 6.000 metri; quell'altezza lo rendeva praticamente inavvicinabile da parte di un aeroplano ed anche fuori portata dal fuoco dell'artiglieria contraerea.

Per anticipare il più possibile il contatto con gli Zeppelin, gli inglesi predisposero degli idrovolanti, piazzati sopra a delle piattaforme trainate in mare da cacciatorpediniere; i velivoli venivano calati in acqua e fatti decollare alle prime avvisaglie del passaggio di aeronavi, in modo di intercettarle ancora sopra il Mar del Nord, a quote inferiori ai 4500 – 5000 metri, in cui erano ancora vulnerabili.

A decine furono neutralizzati e distrutti nel 1917 e fu così che si concluse la grande epopea delle incursioni dei dirigibili tedeschi sull'Inghilterra.

Non cessarono, però, gli assalti aerei su Londra e sulle altre cittadine del Sud dell'isola; questa volta erano degli aeroplani ad effettuare i loro attacchi.

In questo modo, il dirigibile cedeva il posto all'aeroplano per le più conclamate imprese aviatorie; nel dopoguerra, l'aeronave tenterà ancora di contendere *al più*



idrovolante anti-dirigibile Sopwith Baby - 1917

pesante dell'aria il ruolo di protagonista nel trasporto aereo di linea, almeno sulle lunghe distanze, ma anche in questo caso senza successo.

Con il 1918 era ormai esaurita l'era dei dirigibili come strumenti per il bombardamento strategico; per portare attacchi mirati ad obiettivi come ponti, nodi ferroviari, fabbriche, centrali elettriche, dighe, secondo le idee teorizzate da Giulio Douhet, occorrevano aeroplani capaci di volare più lontano, più in alto e con un ragionevole carico offensivo a bordo. In Russia ed in Italia si erano già costruiti i Sikorsky ed i Caproni, ma niente del genere era stato tentato altrove.

quadrimotore russo della squadriglia delle „navi volanti „- 1917

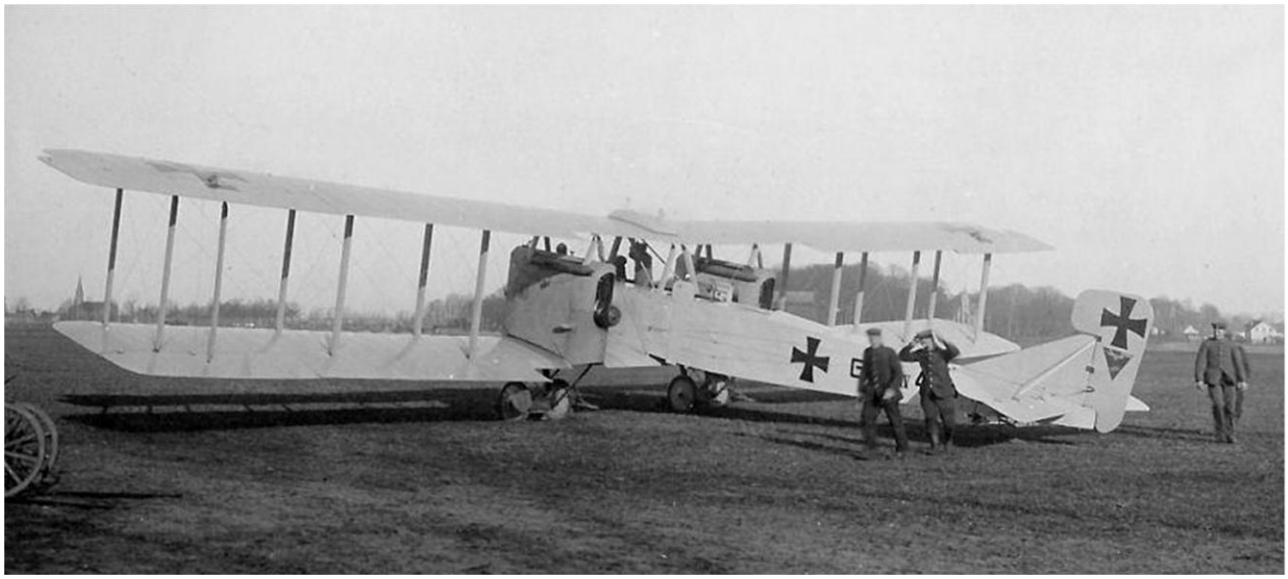
Dei Caproni Ca 30, Ca 4 e Ca 5 abbiamo già descritto le gesta, mentre i Sikorsky meritano un piccolo approfondimento; i bombardieri russi diedero buona prova di sé; pur se lenti, erano dei grandi incassatori con le loro quattro unità motrici ed erano ben difendibili grazie alle numerose armi automatiche che portavano a bordo. Gli Ilya Mourometz, come si chiamavano i giganti ideati da Sikorsky, si potrebbero definire in assoluto delle fortezze volanti *ante litteram*; nella flotta aerea zarista, ne erano schierati circa un'ottantina e costituivano lo *Squadrone delle navi volanti*, come erano soprannominati.

Ma a due anni e più dall'inizio delle ostilità, anche Germania, Inghilterra e Francia arrivarono a produrre quei motori di potenza elevata: 200 CV e più, che, soli, potevano consentire il volo ad aeroplani di dimensioni maggiori rispetto a quelli fino ad allora costruiti.

Furono proprio i tedeschi a fabbricare per primi degli aeroplani plurimotori destinati al bombardamento strategico; erano molto grandi, erano dei quadrimotori e vennero definiti come aeroplani classe "*R*", da *Riesenflugzeugabteilung*, cioè *raggruppamento aerei giganti*.

quadrimotore tedesco da bombardamento classe „R" Zeppelin Staaken - 1917

A questa categoria, per esempio, apparteneva il quadrimotore Zeppelin Staaken, un enorme biplano con un'apertura alare di più di 40 metri, di poco inferiore a quella dei bombardieri anglo-americani della Seconda Guerra Mondiale.



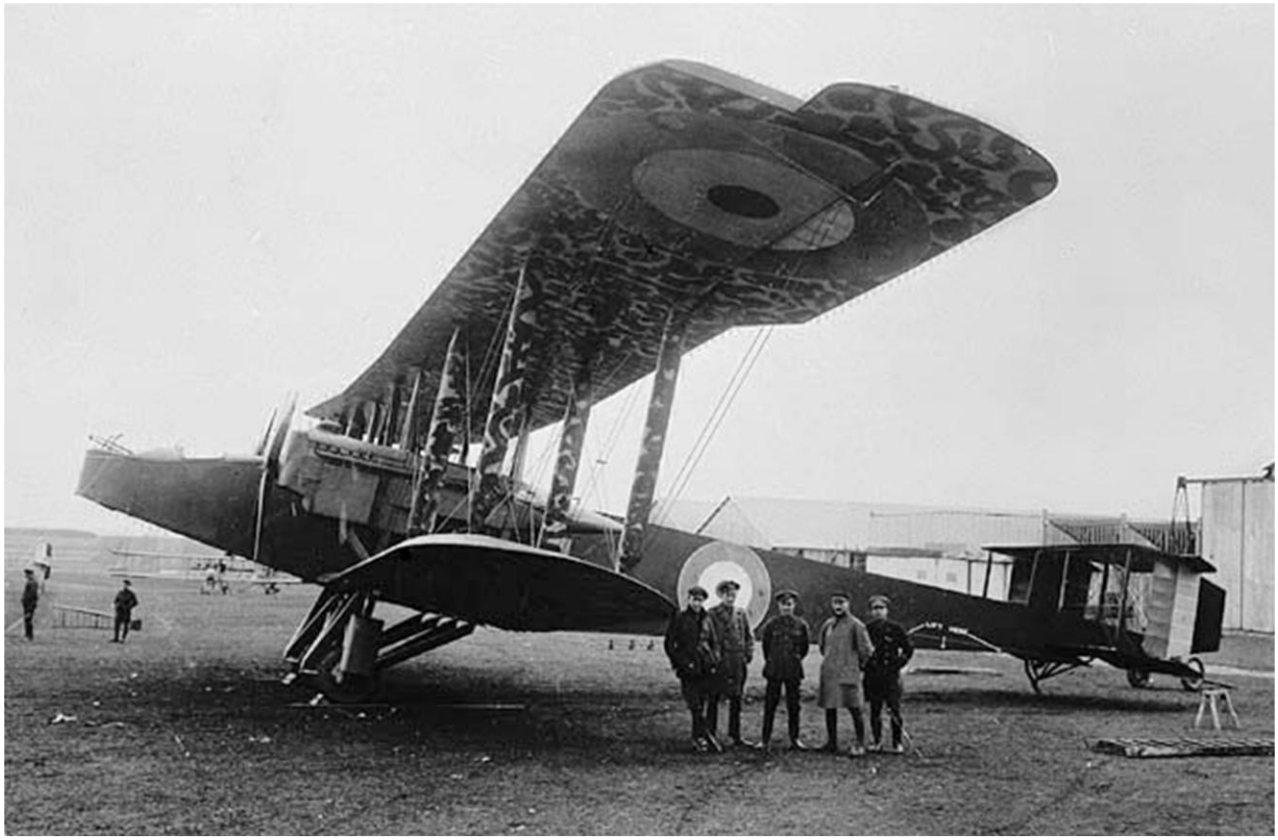
bimotore tedesco da bombardamento classe "G" Gotha G IV - 1917

Ma, sul finire della guerra, grazie ai nuovi motori Mercedes da 260 CV, i tedeschi riuscirono a mettere in linea anche dei nuovi bombardieri bimotori, della classe "*G*", da *Grosskampflugzeuge*, cioè *grandi velivoli da battaglia* o *grandi bombardieri*, come i Gotha ed i Friedrickschafen; nell'ultimo anno di guerra, assieme agli Staaken, essi effettuarono i bombardamenti notturni su Londra; assieme ad una massiccia presenza di artiglieria contraerea, ad essi gli inglesi opposero una gran quantità dei nuovi caccia Sopwith Snipe e Camel, S.E. 5a ed anche i primi esemplari dei nuovissimi monoplani Bristol.

bimotore tedesco da bombardamento classe "G" Friedrichschafen - 1917

Nel frattempo, però, anche gli inglesi misero in campo i loro primi bombardieri strategici Handley Page O/100, O/400 ed i poderosi V/1500, che non fecero tuttavia in tempo ad essere utilizzati nel corso del conflitto.

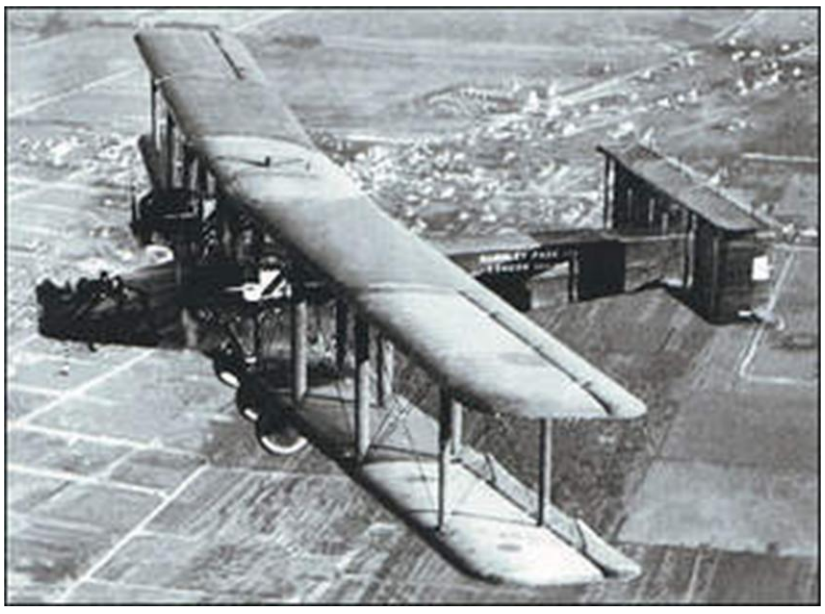
Per quanto riguardava i bombardieri strategici, invece, i francesi furono più attendisti e solo a guerra finita ebbero a disposizione i loro quadrimotori Farman da bombardamento pesante.



bimotore inglese da bombardamento Handley Page O/400 - 1917

Tuttavia, fu proprio in questo clima che, a partire dal 1917, si verificarono nei cieli francesi quei furibondi duelli aerei che romanzi e cinema ci hanno proposto mille volte e da cui sono nate le leggende legate ai grandi assi delle aviazioni dei paesi belligeranti.

Sicuramente, i cieli di Francia erano ormai così trafficati che era praticamente impossibile alzarsi in volo da un'aviosuperficie a ridosso del fronte e non incontrare aeroplani nemici.



quadrimotore inglese da bombardamento Handley Page V/1500 - 1918

Le cause di questo affollamento erano molteplici; per incominciare, il numero stesso, ormai notevole, di aeromobili che venivano prodotti mensilmente nei paesi industrialmente più sviluppati: da poche decine nel 1914, si era passati alle migliaia nel 1918.

Un'altra causa indiretta del

moltiplicarsi degli scontri aerei fra caccia di diversa nazionalità fu lo sviluppo, appena descritto, degli aerei da bombardamento; durante le loro incursioni, questi aeroplani si facevano spesso accompagnare da una scorta di aerei da caccia a loro difesa; insomma, dove c'era un bombardiere non c'era più solo un caccia, ma due: uno per attaccarlo ed uno per difenderlo.

La nave portaerei

Ma la trattazione dello sviluppo dell'aviazione negli anni della prima guerra mondiale non sarebbe completa se non si affrontasse ancora un argomento molto particolare, che coinvolgerà pesantemente sia le forze dell'aria, sia quelle del mare e che modificherà totalmente le strategie militari nei decenni successivi, portando alla creazione delle imponenti forze aero-navali degli anni quaranta; si tratta, cioè, della nascita della *nave portaerei*.

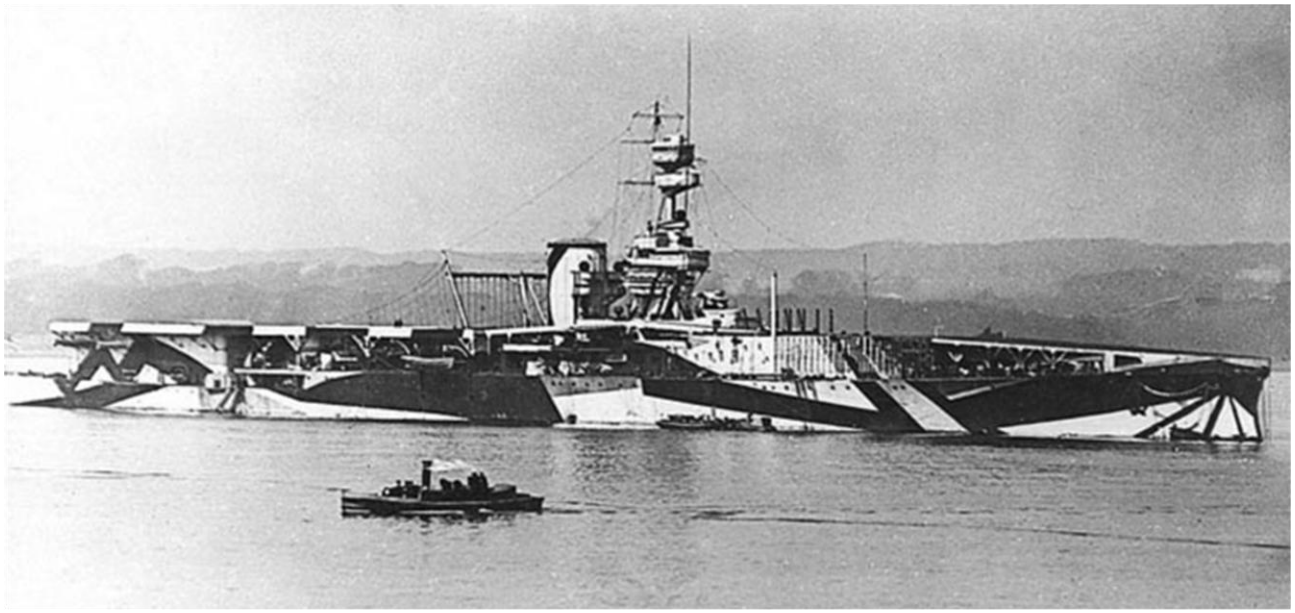
Sappiamo che furono gli inglesi i dominatori dei mari per tutto il XIX secolo e nei primi decenni del secolo scorso; fortemente dipendenti dalla marina per la sicurezza delle loro isole, furono i britannici a creare le prime navi appoggio-idrovolanti, capaci di portare la forza aerea là dove le operazioni militari lo richiedevano; ma proprio queste esperienze dimostrarono i due limiti, pressoché inaccettabili, degli idrovolanti, evidenti particolarmente nel corso delle battaglie aeree.

In primo luogo, gli Idrovolanti erano più pesanti e meno aerodinamici dei corrispondenti aeroplani terrestri; il motivo era il peso aggiuntivo dei galleggianti, ove presenti, con la loro estesa controventatura necessaria per collegarli ad ala e fusoliera e, nel caso degli *idrovolanti a scafo centrale* o *flying boats*, per dirla all'inglese, la scarsa pulizia aerodinamica del loro scafo fusoliera.

In secondo luogo, gli idrovolanti non potevano decollare od ammarare con mare agitato e, quando erano trasportati da una nave, richiedevano di essere depositati in acqua e recuperati dal mare, operazioni non sempre facili e che richiedevano comunque un certo tempo.

Insomma, anche in zone lontane dalle proprie basi, bisognava trovare il modo di utilizzare velivoli più leggeri e più puliti aerodinamicamente di quanto non potessero essere degli idrovolanti.

Nel Regno Unito, chi si impegnò con grande determinazione ad affrontare questo argomento fu il Ten. Edwin Dunning, pilota della Royal Navy; Dunning aveva calcolato che su una nave capace di 20 nodi, cioè circa 37 km/ora, in navigazione controvento, sarebbe stata sufficiente soltanto una decina di metri per poter far involare un piccolo aeroplano leggero … ne era convintissimo!



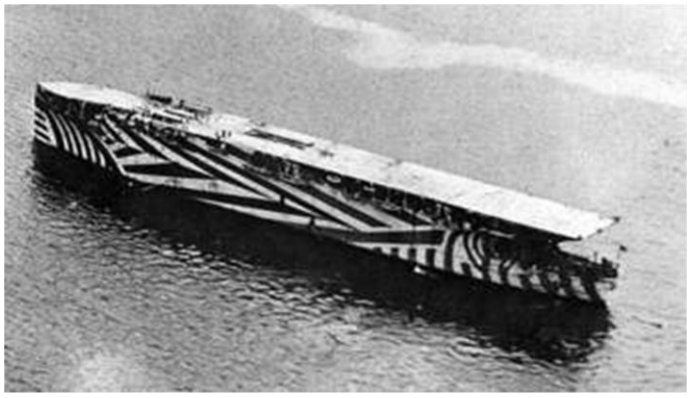
nave inglese Furious – con ponte d'involo montato a prua - 1917

Non dobbiamo stupirci! La velatura dei biplani del tempo era tale da sostenere un leggero monoposto anche a quelle basse velocità; Dunning ed il suo comandante Rutland chiesero ed ottennero che sulla nave inglese Furious, allora in allestimento, venissero montate delle piattaforme da cui dei piccoli Sopwith Pup decollarono ripetutamente.

Con poco sforzo, il problema era stato risolto, in quanto da una nave si poteva fornire l'appoggio di un aeroplano terrestre in qualunque braccio di mare lo si desiderasse, ma il problema era stato risolto solo a metà, perché rimaneva il dilemma di dove far riatterrare l'aeroplano dopo l'azione.

decollo di Sopwith Pup dalla nave Furious - 1917

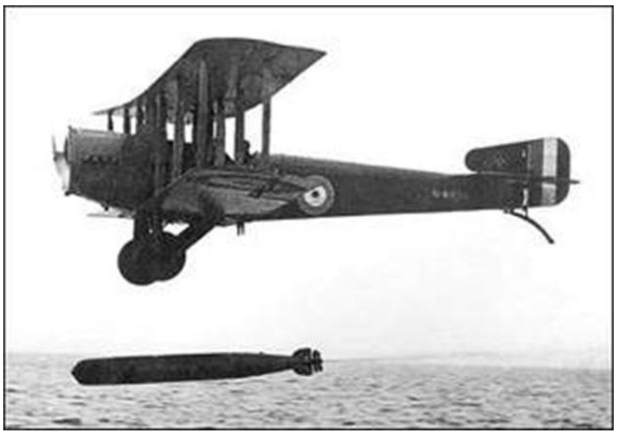
La soluzione completa la si realizzò solo nell'estate del 1918, quando venne installato un vero e proprio ponte d'involo ed atterraggio su di un'altra nave allora in costruzione; si trattava di un piroscafo da crociera italiano, il Conte Rosso, il cui allestimento era stato sospeso a causa dell'inizio delle ostilità; quando fu ultimata, la nave prese il nome di Argus e rappresentò, in sostanza, la prima vera nave portaerei della storia dell'aviazione.



nave portaerei inglese Argus - 1918

La Argus presentava un ponte continuo, libero da ostacoli e trasportava degli aeroplani da caccia ed anche una coppia di aerosiluranti Sopwith Cuckoo, per operazioni antinave; il vascello prese il mare pochi giorni prima della resa della Germania e non partecipò mai ad operazioni belliche.

Questa nave fu nota anche col nomignoli di *Ferro da stiro*, data la sagoma con cui la vedevano stagliarsi sulle acque i piloti dei suoi aeroplani imbarcati.



aerosilurante inglese Sopwith Cuckoo- 1918

Fatto collaterale e poco noto, ma che dimostra quanto fossero preveggenti gli ammiragli dell'Impero del Sol Levante: negli stessi mesi in cui prendeva forma la Argus, i giapponesi stavano allestendo anch'essi la loro prima nave portaerei; Hoscho si chiamava ed era di concezione modernissima, con ponte continuo, libero da sovrastrutture; la Hoscho fu varata l'anno successivo, nel 1919.

E questo spiega anche certi comportamenti dei delegati giapponesi alla contemporanea conferenza di pace di Versailles (gennaio-giugno 1919), dove L'impero del Sol Levante sedeva dalla parte dei vincitori; i nipponici richiesero con grande insistenza che non comparisse nel trattato alcun riferimento ad aspetti di carattere razziale; i giapponesi erano lanciati verso la modernità ed avevano i numeri per diventare una

grande potenza … lo avevano dimostrato contro la Russia nel 1905 e di nuovo nel 1914 occupando le colonie ex-tedesche dell'Asia.

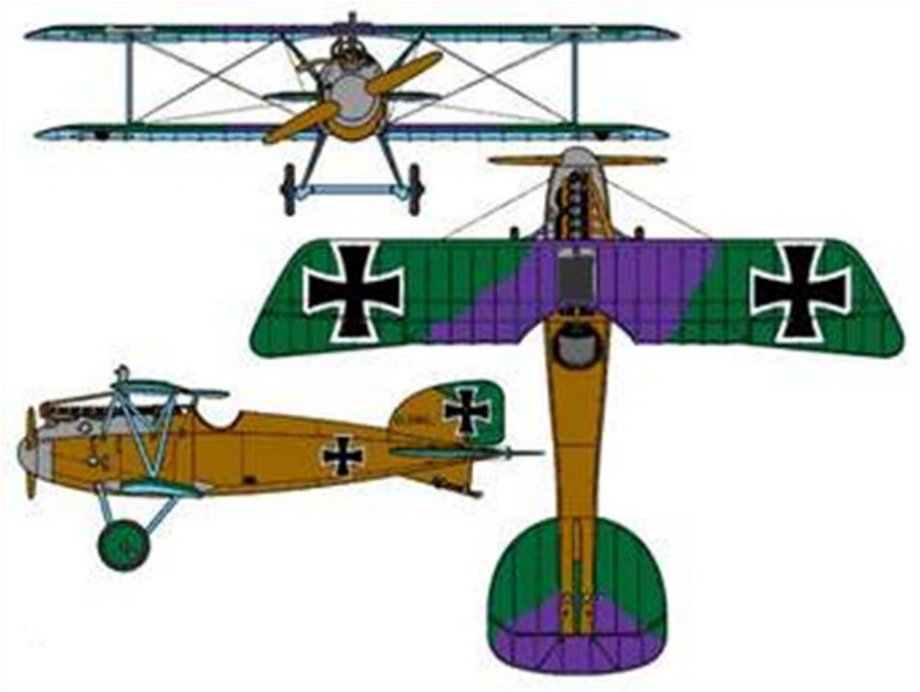
A noi sembra così strano, ma i pregiudizi sulle loro capacità intellettuali, nel 1919, erano fatti ben radicati; questi pregiudizi erano reali e lo erano unicamente a causa della loro pelle gialla; nell'opinione di europei ed americani, questo particolare della carnagione giallastra e degli occhi allungati li relegava ancora al ruolo di popolo non progredito, se non addirittura non civilizzato.

Se si scorrono le cronache del trattato di Versailles ci si stupisce nel rilevare come i delegati nipponici si interessassero principalmente dell'argomento della loro asiaticità; si batterono con un accanimento tutto giapponese contro qualsiasi tesi, e qualche tentativo ci fu, di presentarli come un popolo non proprio evoluto come gli altri; oggi diremmo un popolo del terzo mondo.

L’aeroplano da caccia – configurazione e caratteristiche

In definitiva, se vogliamo fare una sintesi dell’evoluzione dell’aeroplano, e non solo, negli anni della prima guerra mondiale, si potrebbe concludere che le potenze militari entrate in guerra nel 1914 disponevano di aeroplani di una congerie numerosa e diversificata ed anche di dirigibili di diverse tipologie; ne uscivano nel 1918 con aeroplani *specializzati* e solo poche aeronavi, piccole ed utilizzate da alcune marine soltanto per compiti molto particolari.

Nel frattempo, quindi, gli aeroplani si erano suddivisi in categorie d’impiego: ricognitori, aerei da caccia, bombardieri da attacco e bombardieri pesanti, oltre ad idrovolanti, il cui ruolo principale si era consolidato nel pattugliamento costiero e nella difesa antisommergibile.

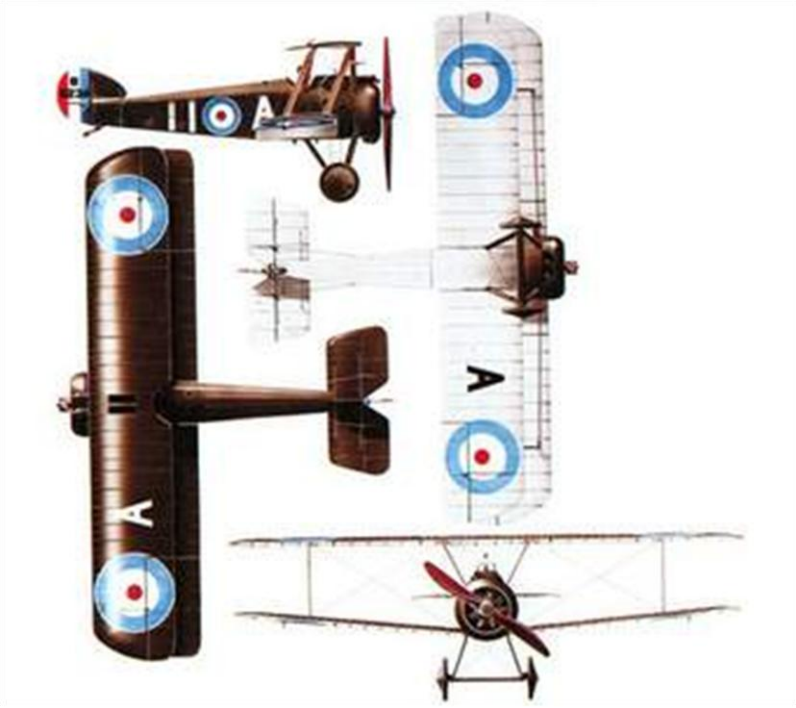


caccia biplano tedesco Albatros D III - 1917

Esaminiamo ora la configurazione generale di alcuni esempi di questa tipologia di velivoli che hanno fatto la storia, assieme ai loro piloti più conclamati.

Nella categoria: aerei da caccia, per esempio, i tedeschi introdussero verso il 1916 una serie di aeroplani tipo “*D*”, (*D* per *Doppeldecker*, cioè biplani) con motori in linea di oltre 200 CV; fra loro primeggiavano i Pfalz e soprattutto gli Albatros I , III e V, che presentavano una linea aerodinamicamente molto pulita.

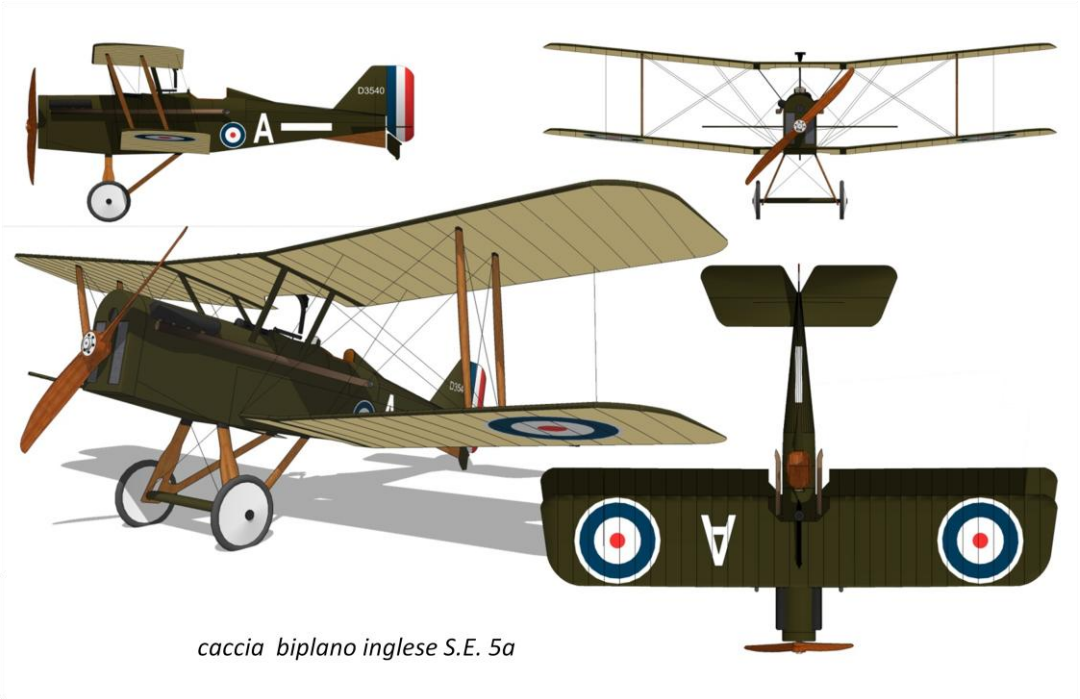
caccia biplano tedesco Pfalz D III - 1917



caccia biplano inglese Sopwith Camel - 1916

Presentavano anche una configurazione delle ali un po' particolare, cosiddetta: *sesquiplana*, cioè con l'ala inferiore di superficie decisamente ridotta rispetto a quella dell'ala superiore; questa conformazione avrà molto successo sui caccia degli anni a venire.

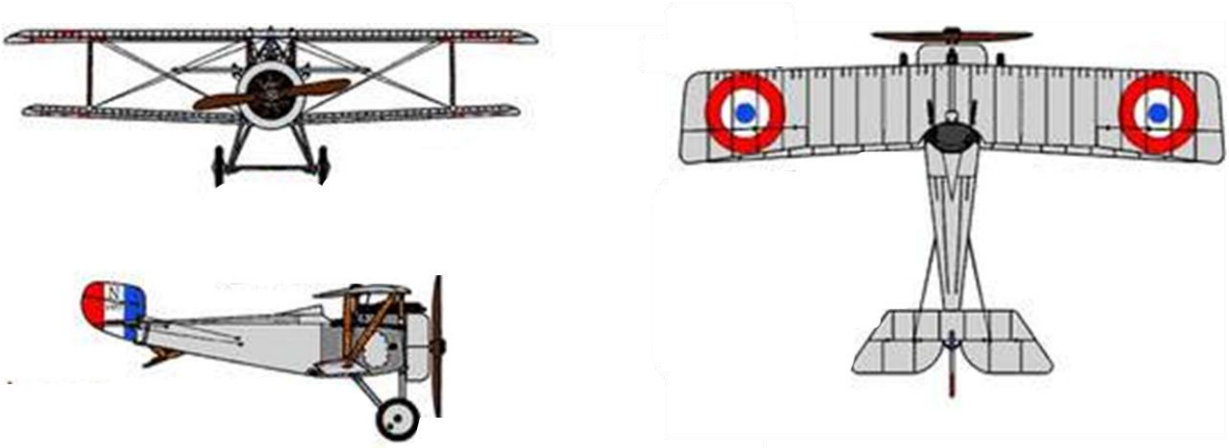
Anche l'industria aeronautica britannica produsse eccellenti aeroplani da caccia, di solito con motore rotativo di derivazione francese; i più famosi furono i Sopwith Pup e Camel, ma inglesi furono anche i poderosi caccia S.E. 5a, con motore *a V* a due bancate di cilindri, raffreddati ad acqua. Contemporaneamente, come aerei da caccia, già a partire dal 1915, i francesi misero in linea, tutte le versioni dei loro Nieuport, partendo dal modello 11, il famoso Bebè, fino alle ultime sofisticate versioni, dalla 17 alla 27; piccoli ed agilissimi, i Nieuport inaugurarono la velatura sesquiplana già nel 1914.



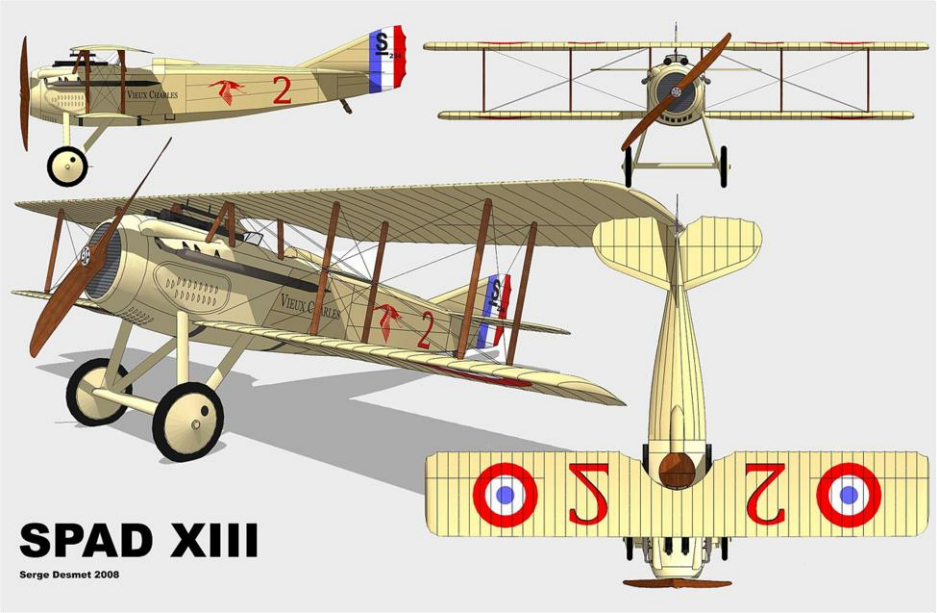
caccia biplano inglese S.E. 5a

Ma nei cieli di Francia, apparve un altro capolavoro dell'industria aeronautica del tempo, forse meno celebrato dei Sopwith Camel e dei Fokker, ma probabilmente il miglior caccia costruito negli anni della guerra: lo S.P.A.D., che sta a significare: Société pour l'Aviation et ses Dérivés. Gli Spad VII e XIII, i più diffusi, avevano un superbo Hispano Suiza ad 8 cilindri a V, raffreddato ad acqua e quegli aeroplani erano molto

ambiti dagli assi dell'Intesa, fra cui gli americani della squadriglia Lafayette e gli italiani; volava sul suo Spad il nostro Francesco Baracca quel pomeriggio del giugno 1918 …



caccia biplano francese Nieuport 17 - 1917



caccia biplano francese S.P.A.D. - 1717

Dopo aver prodotto i Curtiss JN-3, " Jenny", inadatti ad un ruolo diverso da quello dell'osservazione, gli americani utilizzarono principalmente aerei francesi in quell'anno in cui furono presenti sul campo, mentre i piloti dell'Austria-Ungheria, per tutto il tempo del conflitto furono debitori ai loro alleati germanici per le strategie, per l'organizzazione ed anche per gli aeroplani stessi della loro flotta aerea; fecero eccezione i loro temibili caccia Aviatik e gli ottimi idrovolanti Lohner della marina austriaca.

caccia biplano austriaco Aviatik - 1917

E, per finire, un cenno anche ai nostri Ansaldo A 1 che nelle squadriglie nazionali affiancarono i Nieuport francesi riprodotti su licenza dalla Macchi; gli A1 non erano estremamente manovrieri, ma, col loro motore SPA a 6 cilindri in linea da 220 CV, erano certamente fra i caccia più veloci che volavano in Europa nel 1918.

idrovolante biplano austriaco: Lohner - 1916

Ma, al di là delle esigenze operative, delle tattiche, degli apparecchi stessi, in quegli eventi si impose all'opinione pubblica la figura, un po' romantica, un po' mitizzata dell'aviatore da caccia.

Ansaldo SVA – volo su Vienna, 9 agosto 1918

Mentre nel fango delle trincee, ogni giorno si consumava il tragico, anonimo massacro di una generazione di giovani, nel cielo si tornava al confronto individuale fra duellanti, confronto freddo e preciso, nello spirito modernista dell'uso di macchine nuove e prodigiose, quasi futuristiche, condito però, con un alone romantico fatto di impeto e di audacia.

*Marinetti, il fondatore del Futurismo, aveva scritto che una mitragliatrice era più bella della Venere di Samotracia, ma forse a lui non piaceva molto l'arte della Grecia Classica; però, con le mitragliatrici si moriva nelle trincee, e si moriva a migliaia, un soldato dopo l'altro; lo sapeva bene il poeta di trincea Giuseppe Ungaretti, quando scrisse: "*si sta come d'autunno sugli alberi le foglie*".*

I grandi Assi

E' il tempo dei grandi assi, protagonisti di una stagione in cui l'opinione pubblica era alla ricerca di nuovi eroi, con cui immedesimarsi, di cui sentirsi orgogliosi e su cui riverberare la propria voglia di purezza e d'eroismo, nella tragedia vissuta quotidianamente.

Col.René Fonk

Nonostante la Francia avesse una visione delle operazioni aeree molto correlata alle attività del campo di battaglia e coordinata strettamente alle strategie militari di tutte le forze armate, i grandi assi della caccia francese non mancarono; principalmente furono tre, tutti operativi sui loro magnifici Spad e si chiamavano: George Guynemer, noto per la sua temerarietà, Charles Nungesser e René Fonk, molto metodico oltre che audace; forse per questo sopravvisse alla guerra, e sarà uno dei pochi a riuscirci.

Cap. Albert Ball accreditato di 44 vittorie

Assi celebrati dell'aviazione li troviamo anche in Inghilterra, fra cui Lanoc G. Hawker e poi il Cap. Albert Ball, con più di quaranta abbattimenti a favore col suo potente S.E. 5a e, sul finire del conflitto, il capitano Mannock ed il canadese Bishop, molto freddo e metodico, che passò anche lui, fortunatamente, gli anni della guerra.

Ten. Eddy Rickenbaker

Nell'aviazione degli Stati Uniti, come asso della caccia, troviamo principalmente la figura del tenente Eddie Rickenbacker, con numerose vittorie in quell'unico anno in cui fu operativo nei cieli francesi sull'immancabile Spad.

Ma gli assi più celebrati sono certamente quelli tedeschi, anche perché spesso non furono solo dei grandi piloti e dei grandi soldati ma vengono ricordati ancora oggi come ideatori di tattiche d'attacco di grande successo.

Ten. Max Immelmann

Prima di tutti il Ten. Max Immelmann, caduto prematuramente ed inventore della cosiddetta: *Scampanata di Immelmann*, appunto, entrata nei manuali dell'acrobazia aerea e poi il Cap. Oswald Boelke, non solo grande asso, ma anche studioso delle tecniche d'attacco ed organizzatore delle squadriglie dei caccia nero crociati che imperversarono in Francia, volando in formazioni serrate come le aveva codificate personalmente.

Fu lui a tingere di rosso il muso del suo apparecchio, per essere riconosciuto immediatamente dai suoi gregari nel momento in cui, dopo l'attacco, la squadriglia si doveva ricompattare nella formazione a *quattro dita* con cui si muoveva nel cielo.

Cap. Oswald Boelcke

E fu ancora Boelcke, deceduto nell'ottobre del 1916, a lasciare il comando della famosa squadriglia (lo *Jasta* in tedesco), degli assi germanici al più promettente di tutti, al giovane Cap. Manfred Von Richthofen che tinse di rosso tutto il suo Albatros prima, ed il suo Fokker triplano poi, ed è noto a tutti come l'inarrivabile barone rosso.

Se Boelcke aveva colorato di rosso il muso del suo Albatros, lo aveva fatto per un motivo pratico … ricordiamoci che, a causa del proprio peso, sugli aeroplani da caccia del 1914 – 1918 non erano ancora installate apparecchiature radio e, quindi, i componenti delle squadriglie non avevano altro modo per comunicare se non i gesti della mano e per riconoscere in volo i propri colleghi, non c'erano che gli identificativi dipinti sui loro aeroplani.

Cap. Manfred Von Richtofen

Ma forse, sui biplani e triplani completamente rossi di Von Richthofen e su quegl'altri variopinti in giallo, azzurro e in altri colori vivaci dei suoi compagni di squadriglia, forse, c'era un pizzico di esibizionismo tutto tedesco; forse, c'era il tentativo di intimidire gli avversari mostrando loro, riconoscibilissimi e minacciosi, gli assi dell'aviazione germanica che costituivano il cosiddetto: *Circo Volante*, voluto e reso famoso dal barone rosso. L'asso degli assi fu abbattuto il 21 aprile 1918, mentre era ai comandi del suo triplano Fokker Dr. 1 rosso fuoco; aveva

accreditate 81 vittorie aeree.

Infine, non trascuriamo neppure gli assi dell'aviazione da caccia di casa nostra; alcuni di loro: Arturo Ferrarin e Antonio Locatelli li ritroveremo protagonisti di imprese aviatorie nel successivo dopoguerra; non così per il nostro asso numero uno Francesco Baracca; egli fu abbattuto nel corso di un mitragliamento delle colonne austriache, durante la Battaglia del Solstizio. Di lui ci rimane l'emblema dipinto sul suo aeroplano, quel cavallino rampante che la madre concesse in uso al suo grande ammiratore e corregionale Enzo Ferrari e che ancora oggi campeggia, pieno di suggestione, sulle rosse di Maranello.

Il Cap. Baracca accanto al suo Spad XIII con l'emblema del cavallino

Per gli amanti delle statistiche, è riportata la tabella che riepiloga nomi e vittorie dei più celebrati cacciatori di tutti i paesi belligeranti; naturalmente, non è farina del mio sacco, l'ho desunta da una fonte assolutamente affidabile e completa in proposito (da Storia dell'Aviazione di G. Apostolo, ed. Fabbri).

GLI ASSI DELLA CACCIA *(le cifre si riferiscono alle vittorie conseguite in combattimento)*

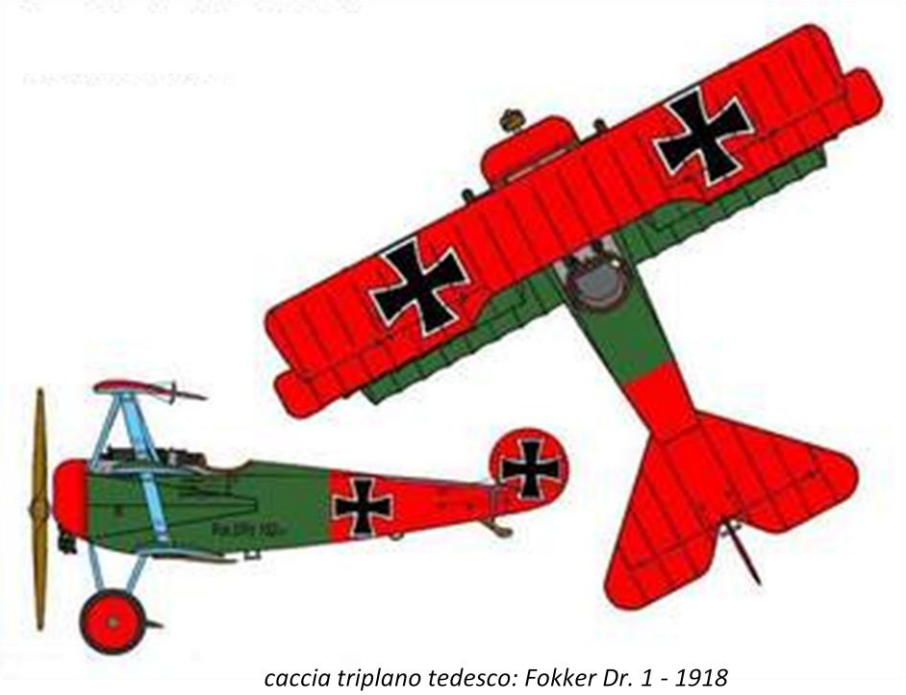
Austria-Ungheria		**Francia**			
Godwin Brumowsky	40	René Fonck	75	Flavio Baracchini	21
Julius Arigi	32	Georges Guynemer	54	Fulco Ruffo di Calabria	20
Frank Linke-Crawford	30	Charles Nungesser	45	Marziale Cerutti	17
Benno von Fernbrugg	29	Georges Madon	41	Ferruccio Ranza	17
Josef Kiss	19	Maurice Boyau	35	Luigi Olivari	12
Franz Graeser	16	Michel Coiffard	34	Giovanni Ancillotto	11
Stefen Fejes	15	Jean Bourjade	28	Antonio Reali	11
Eugen Boensch	15	Armand Pinsard	27	**Russia**	
Kurt Gruber	14	René Dorme	23	Alexander A. Kazakov	17
Ernst Strohschneider	14	Gabriel Guérin	23	Paul v. d'Arqueeff	15
Belgio		**Germania**		Alexander P. de Seversky	13
Willy Coppens	37	Manfred von Richthofen	81	Ivan Smirnoff	12
André de Meulemeester	11	Ernst Udet	62	Mikhail Safonov	11
Edmond Thieffry	10	Erich Loewenhardt	53	Boris Sergievsky	11
Gran Bretagna		Werner Voss	48	Eduard Tomson	11
Edward Mannock	73	Fritz Rumey	45	**Stati Uniti**	
William A. Bishop	72	Rudolph Berthold	44	Edward V. Rickenbacker	26
Raymond Collishaw	60	Paul Baumer	43	Frank Luke Jr.	21
James T. McCudden	57	Josef Jacobs	41	Raoul Lufbery	17
Anthony Beauchamp-Proctor	54	Bruno Loerzer	41	George A. Vaughn Jr.	13
Donald R. MacLaren	54	Oswald Boelcke	40	Field E. Kindley	12
William G. Barker	53	**Italia**		David E. Putnam	12
Robert A. Little	47	Francesco Baracca	34	Elliot White Springs	12
Philip F. Fullard	46	Silvio Scaroni	26	Reed G. Landis	10
George E. McElroy	46	Pier Ruggero Piccio	24	Jacques M. Swaab	10

Non è farina del mio sacco nemmeno ciò che sto per raccontare; ricordo il fatto per avere letto la vicenda forse in occasione del cinquantenario della vittoria, nel 1968. E' la storia di uno dei nostri assi: il Ten. Giovanni Ancillotto, nobiluomo della campagna veneziana, decorato per aver distrutto col suo piccolo Nieuport un Draken austriaco nel 1917 e passato per questo alle cronache, al punto che Achille Beltrame gli dedicò una delle sue splendide tavole a colori della Domenica del Corriere.

Ma il fatto, più divertente che inusuale che vide protagonista il Ten. Ancillotto avvenne nell'ultimo anno di guerra; dopo la rotta di Caporetto, le armate austriache dilagarono nella pianura veneta ed una loro divisione pose il suo quartier generale in una di quelle piacevolissime ville nell'entroterra veneziano.

Il comando italiano pianificò un attacco per distruggere il Kommandantur austro-ungarico; bombardamento e mitragliamento della villa erano le azioni da effettuare; la missione fu affidata a Giannino Ancillotto e il Ten. Ancillotto la portò a termine al meglio quella missione … nessuno la conosceva più di lui la bella villa veneta di San Donà di Piave … certo, era casa sua!

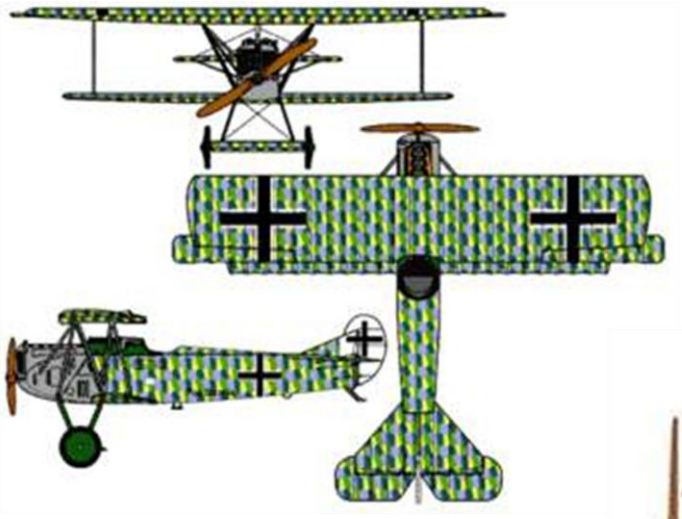
La fine



caccia triplano tedesco: Fokker Dr. 1 - 1918

Ma siamo, ormai agli ultimi scorci della guerra e la supremazia aerea è passata definitivamente nelle mani degli alleati.

Agli Imperi Centrali non mancavano né le tecnologie, né le capacità per contrastare la supremazia aerea alleata, tanto è vero che entrarono in linea nuovi aerei come i triplani Fokker Dr. 1 (*Dr*, come *Dreidecker*), agilissimi, anche se non altrettanto veloci; poi, erano in arrivo nuovi biplani come i caccia D VI e D VII della Fokker e, soprattutto, vennero presentate delle macchine davvero innovative, che sembravano in anticipo di dieci anni rispetto agli altri aeroplani del tempo; si trattava dei caccia e dei ricognitori monoplani metallici progettati da Hugo Junkers, un altro gigante nella storia dell'aviazione; gli Junkers D1 e CL1 erano macchine rivoluzionarie, i primi aeroplani al mondo fabbricati completamente in lega d'alluminio.



caccia biplano tedesco: Fokker D VII - 1918

caccia monoplano tedesco: Junkers D 1 - 1918

Sempre in Germania, arrivarono al fronte anche giovani e brillanti piloti, i cui nomi saranno famosi una ventina d'anni dopo, come Ernst Udet, uno dei riorganizzatori della futura Luftwaffe degli anni trenta ed Hermann Goering, che sarà l'onnipotente capo di quella forza aerea.

Tuttavia, negli ultimi mesi del 1918, tutta la Germania era allo sbando; le derrate alimentari disponibili non bastavano più a sfamare la popolazione; erano anche l'industria e tutta l'economia a dimostrarsi stremate: provata dalla penuria delle materie prime che non arrivavano più ai porti tedeschi bloccati dal naviglio alleato, anche le fabbriche di aeroplani non riuscivano più a sfornare gli apparecchi necessari per fronteggiare le soverchianti squadriglie anglo-francesi e le venti americane che si erano aggiunte loro nel corso dell'anno.

Fu la fine! Già il 4 novembre l'Austria-Ungheria si era arresa all'Armata del Gen. Armando Diaz e il giorno 11 successivo anche la Germania capitolò; l'imperatore Guglielmo fuggì nella neutrale Olanda, ma non fu il solo a farlo; anche Anton Fokker, dopo cinque anni di febbrile attività nell'industria di guerra germanica, fece fagotto; Fokker smantellò i suoi impianti e trasferì nella natia terra dei tulipani tutto ciò che potè portare via dalla sua fabbrica tedesca di aeroplani.

D'ora in avanti, Anton Fokker lavorerà in Olanda e negli Stati Uniti d'America, che rappresentavano già allora il mercato mondiale più promettente per l'acquisizione dei suoi aeroplani.

Che peccato! A saperlo prima a Fokker sarebbe convenuto andarsene in Inghilterra anziché in Germania, nel 1914 e progettare laggiù i suoi aeromobili; ma questa è la dimostrazione che c'è gente, e c'era già un secolo fa, che considera la propria patria giusto il luogo dove si possono fare buoni affari e l'Ing. Fokker non metterà più il suo genio creativo al servizio della Germania.

Però, saranno proprio i tedeschi a costringere la sua fabbrica olandese a lavorare direttamente per la loro Luftwaffe, una ventina d'anni dopo.

Ha … la dolce Vienna

Tuttavia, la storia dell'aviazione in questo periodo della Prima Guerra Mondiale, non mi sembrerebbe completa se non si ricordasse un ultimo episodio molto particolare che, pur non essendo un vero e proprio fatto d'arme, ebbe comunque grande risonanza, almeno in Italia e nella vicina Austria.

Ed ecco l'evento: la mattina all'alba del 9 agosto 1918, dal campo d'aviazione di San Pelagio, nei pressi di Padova, decollarono otto biplani italiani, appartenenti alla squadriglia: *Serenissima*.

Biplano SVA con Gabriele D'annunzio del volo su Vienna (09 / 08 / 1918)

Si trattava di sette monoposto Ansaldo SVA con in più un esemplare biposto che ospitava, assieme al pilota, un personaggio molto in voga all'epoca: il vate della nazione italiana, il poeta e cantore della modernità Gabriele D'Annunzio.

Gli aeroplani scavalcarono le Alpi e, con un volo incontrastato, verso le 9,20 di mattina la squadriglia italiana era nei cieli di Vienna! Che sarebbe successo? Uno spettacolare bombardamento sulla capitale nemica? E invece no! Dagli ardimentosi degli SVA non vennero sganciate bombe, ma … lasciati cadere manifestini, dei manifestini tricolori inneggianti alla gloria e alla civiltà dell'Italia; riportavano il loro messaggio in italiano su di una facciata ed in tedesco sull'altra.

VIENNESI !

Imparate a conoscere gli italiani.

Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà.

Noi italiani non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco testardo crudele governo che non sa darvi nè pace nè pane, e vi nutre d'odio e d'illusioni.

VIENNESI !

Voi avete fama d'essere intelligenti. Ma perchè vi siete messa l'uniforme prussiana? Ormai, lo vedete, tutto il mondo s'è volto contro di voi.

Volete continuare la guerra? Continuatela. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria decisiva è come il pane dell'Ucraina: Si muore aspettandola.

POPOLO DI VIENNA, pensa ai tuoi casi. Svégliati!

VIVA LA LIBERTÀ!

VIVA L'ITALIA!

VIVA L'INTESA!

128

copia del manifestino lanciato su Vienna la mattina del 9 agosto 1918

Allora si disse che il testo fosse stato composto personalmente da Gabriele D'Annunzio; la cosa è vera a metà; assieme al manifestino con le parole del vate-poeta, infatti, ne furono fatti scivolare sulle strade, sulle case e sui giardini di Vienna molti di più, il cui testo è quello riportato nell'immagine qui associata;

quest'ultima versione, fu giudicata più comprensibile per la gente comune e più traducibile in tedesco di quanto non fossero le auliche parole del poeta-vate.

Anche sulla via del ritorno, ad eccezione di un solo aeroplano atterrato per avaria, i nostri apparecchi non furono intercettati … gli SVA erano davvero molto veloci.

Gabriele D'annunzio

Questo, piuttosto noto per la verità, fu il fatto in sé ed ebbe grande risonanza e ci attirò simpatia anche a livello di opinione pubblica internazionale … i nostri piloti avevano fatto davvero una bravata! Avrebbero potuto, … ma non lo fecero, offendere una città così bella ed i suoi abitanti. Ma quello che non tutti sanno è che il giorno seguente sul quotidiano viennese: "*Arbeiter Zeitung*" (che significa: *Gazzetta dei Lavoratori*), come su tanti altri quotidiani austriaci e non, comparve un articolo dedicato alla spedizione di D'Annunzio e dei nostri piloti.

Dopo aver descritto i fatti e commentato lo spirito di civiltà dimostrato dai nostri aviatori, motivati da quello straordinario suscitatore di emozioni che fu Gabriele D'Annunzio, dopo aver descritto tutto ciò, l'*Arbeiter Zeitung* si domandava: "*Wo sind unsere D'annunzio* ?" , "*dove sono i nostri D'Annunzio?*". Con questo, il redattore del giornale dimostrava di aver capito, finalmente, che la guerra non si vince solo con le armi e le tecniche militari, … ci vogliono anche sentimenti e motivazioni ideali per animare e per muovere gli uomini che la fanno, la guerra!

Ed io colgo in quella domanda, forse un po' angosciosa, una scoperta, una denuncia, ormai tardiva da parte del redattore del quotidiano; si era accorto che non esistevano nel suo paese, così ordinato e sereno, non esistevano degli anticipatori, non esistevano dei preannunciatori di un mondo nuovo, non esistevano dei ricercatori di novità, quasi dei profeti.

Forse fu solo dopo il volo su Vienna che il redattore dell'Arbeiter Zeitung si rese conto che la guerra stava per essere perduta dall'Austria-Ungheria, principalmente perché non c'era la tensione verso la vittoria.

No! La guerra stava per essere perduta perché mancavano le idee, mancava la spinta verso il nuovo e verso il futuro; un mondo così ordinato e perfetto come il Catasto Austriaco, un mondo così composto ed organizzato, si era fatto vecchio senza che nessuno se ne accorgesse, così come l'amatissimo Kaiser, che se ne era andato due anni prima ed aveva permesso che si consumasse lentamente, quasi senza che il suo popolo se ne avvedesse, quel mondo ottocentesco così armonioso e sereno, ma sempre uguale a se stesso.

Sì, forse in tanti anni qualche cosa era cambiato, ma solo all'apparenza, solo superficialmente e mai nella sostanza.

Per convincersene, basta osservare quanto rispecchiassero lo spirito mitteleuropeo della società asburgica le uniformi dei soldati che Francesco Giuseppe e Carlo II avevano mandato a farsi scannare su tutti i fronti d'Europa nel 1914 e nel 1917; erano ancora le divise ottocentesche, anche se rifatte in panno mimetico grigio-verde, anzi: Hechtgrau (grigio-azzurro); anche se si erano dotate di un elmetto d'acciaio e di una

maschera antigas, quelle uniformi con alamari e fronzoli mantenevano sempre il taglio e la foggia delle divise di cinquant'anni prima, quelle dei soldati di Radetzky.