

**Speciale**

**La battaglia delle aquile**

di Mario Bazzani

**Con lo scoppio della Prima Guerra mondiale inizia la 'battaglia delle aquile'. Nasce l'aereo da combattimento. Il primo duello in volo il 5 ottobre 1914, fra un velivolo da ricognizione francese Voisin 3 e un apparecchio tedesco Aviatik B.I. I cieli d'Europa e i suoi conquistatori**

# I cavalieri dell'aria



1914: l'aeroplano entra in guerra

Il 28 giugno 1914 l'assassinio dell'arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono del grande Impero Austro-Ungarico, accese la miccia che fece esplodere il 4 agosto successivo un conflitto che per la sua ampiezza e il numero di belligeranti coinvolti mai si era avuto prima. Terminò la cosiddetta "Belle Époque" e scoppiò la Prima Guerra mondiale, conosciuta anche come Grande Guerra. Rispetto ai conflitti che l'avevano preceduta quella appena iniziata presentava una differenza sostanziale: per la prima volta venivano impiegati armamenti moderni, tra cui la mitragliatrice, un'arma micidiale in grado di sparare proiettili in rapidissima successione. In poco tempo quella che doveva essere una guerra rapida e sbrigativa (condotta tuttavia secondo i vecchi schemi delle battaglie napoleoniche) e che avrebbe dovuto concludersi prima di Natale si trasformò invece in un'enorme carneficina che durò oltre 4 anni e che costò complessivamente 15 milioni di morti.

Tra le novità in campo bellico ve n'era una che fece una timida apparizione sopra i campi di battaglia fin dalle prime battute, l'aeroplano.

**Nasce l'aviazione militare**

Gli aerei volavano in Europa da pochi anni, ovvero dal 1906 quando il brasiliano Alberto Santos Dumont era riuscito a compiere un balzo di 50 metri nei pressi di Parigi a bordo del suo 14-bis. Anche in questo settore i progressi furono molto rapidi, e così nel volgere di alcuni anni l'aviazione compì passi da gigante. Gli apparecchi diventarono affidabili e le loro prestazioni di volo migliorarono velocemente.

I primi ad impiegare mezzi aerei a scopi bellici furono probabilmente i francesi nel 1794. Durante la battaglia di Fleurus alcuni palloni aerostatici ancorati a terra vennero impiegati per osservare dall'alto i movimenti delle truppe nemiche. Lo stesso fecero gli americani durante la guerra civile (nota anche come guerra di Secessione) combattuta tra il 1861 e il 1865. Gli italiani furono invece i primi ad effettuare un'azione di bombardamento aereo attaccando alcune postazioni in Libia nel 1911.

Allo scoppio delle ostilità nel 1914 i palloni continuarono ad essere impiegati (assieme ai dirigibili), ma era ovvio che l'aeroplano aveva delle potenzialità ben maggiori. Inizialmente le poche centinaia di apparecchi al servizio degli Imperi centrali e della Triplice Intesa vennero impiegati come ricognitori per osservare i movimenti delle truppe, "armati" unicamente con macchine fotografiche. Le uniche vere armi a bordo erano quelle personali dell'equipaggio composto dal pilota e dall'osservatore (quest'ultimo spesso di grado militare superiore, dal momento che il pilota era considerato un semplice "chauffeur"), che sarebbero servite loro in caso di atterraggio forzato dietro le linee nemiche.

**Dai saluti alle ostilità**

Nelle primissime fasi del conflitto i rari incontri tra aviatori di fronti opposti si conclusero con lo scambio dei classici saluti militari, in un clima quasi cavalleresco di rispetto reciproco. Questi gesti non durarono tuttavia a lungo. Gli alti comandi riconobbero nell'aeroplano il mezzo ideale per carpire al nemico preziose informazioni sui suoi movimenti e fornire preziose indicazioni all'artiglieria. Bastava una ricognizione per scoprire dov'erano stati dispo-

sti cannoni, uomini e mezzi. L'aereo era in pratica l'"occhio del cielo", e come tale rendeva ovviamente lo stesso prezioso servizio al nemico.

Il primo a sferrare un attacco a un altro aeroplano fu il capitano dell'aviazione imperiale russa Nestorov che speronò il ricognitore del barone von Rosenthal il 26 agosto 1914. Entrambi precipitarono perdendo la vita.

**Scene da un duello**

Il 5 ottobre 1914 un aeroplano da ricognizione francese Voisin 3 con a bordo il pilota Franz e l'osservatore Quenault incrociò sopra il fronte un apparecchio tedesco Aviatik B.I in volo di ricognizione. I due aviatori francesi avevano da poco montato una mitragliatrice sul loro aeroplano e decisero di servirsene per attaccare il nemico. Franz si mise sulla scia dell'Aviatik B.I così da permettere a Quenault di aprire il fuoco. La prima raffica crivellò di colpi l'aeroplano tedesco. Benché colpito quest'ultimo cercò di sfuggire al suo cacciatore con manovre evasive. L'osservatore ricaricò la sua mitragliatrice Hotchkiss

mentre l'Aviatik B.I. tentava di raggiungere le proprie linee. L'attacco successivo durò pochi secondi: dopo aver aperto nuovamente il fuoco l'aeroplano tedesco improvvisamente si impennò. Il pilota tedesco sergente Schliechting fu colpito e perse il controllo dell'aeroplano che precipitò trascinandosi verso la morte anche il suo osservatore, il tenente Von Zangern. Si concluse così il primo duello aereo della storia.

**Il velivolo da caccia**

Bastò quel primo duello per dare inizio ad una nuova battaglia, quella per la supremazia dei cieli.

Tra i primi aviatori a sviluppare la tecnica del combattimento aereo vi fu il pilota francese Roland Garros (il cui nome è noto a milioni di appassionati di tennis in tutto il mondo i quali pensano erroneamente che sia stato un campione della racchetta). L'aviatore francese ebbe l'idea di utilizzare un aeroplano monoposto del tipo Morane-Saulnier armato con una mitragliatrice che era più leggera, agile e veloce dei biposti tedeschi per dare loro la caccia.

Uno dei problemi che si presentò fu quello di trovare la giusta posizione per l'arma, in modo da poterla ricaricare agevolmente e ovviamente mirare con precisione. Garros la montò frontalmente davanti al posto di pilotaggio, così che potesse sparare direttamente attraverso il disco dell'elica. Per non danneggiare quest'ultima in corrispondenza della linea di tiro vennero fissate delle piastre deflettrici che avrebbero deviato i colpi senza danneggiarla.

**Cinque abbattuti? Un 'asso'**

Nonostante alcuni inconvenienti tecnici l'idea sembrò funzionare e nel giro di poche settimane Garros riuscì ad abbattere diversi aeroplani tedeschi, meritandosi il titolo di "asso", un termine quest'ultimo coniato per i piloti che nel corso del conflitto avrebbero abbattuto almeno cinque aeroplani. La fortuna tuttavia voltò le spalle all'aviatore francese che dopo aver dominato i cieli per un breve periodo, nell'aprile del 1915 fu costretto ad atterrare dietro le linee tedesche (probabilmente dopo essere stato a sua volta colpito) dove venne poi fatto

prigioniero. Prima della sua cattura il pilota cercò di distruggere l'aeroplano per impedire che il nemico scoprisse il suo brevetto, ma il tentativo fallì.

**'Flagello Fokker'**

I tedeschi chiesero quindi all'ingegnere aeronautico Antony Fokker di esaminare l'aereo di Garros e di sviluppare un dispositivo di tiro simile. Quest'ultimo giudicò troppo inefficiente e pericolosa la soluzione scelta dal francese e ne sviluppò una propria. Egli collegò il dispositivo di tiro della mitragliatrice con il motore in modo che i colpi potessero essere sparati unicamente dopo il passaggio dell'elica davanti alla bocca di fuoco. Testato con successo questo sistema rivoluzionario venne montato sul monoplano Fokker E.I.

Nonostante le sue discrete qualità di volo, in mano a piloti esperti come Oswald Boelke e Max Immelmann (Blue Max) in poco tempo il caccia tedesco iniziò ad abbattere numerosi aeroplani guadagnandosi il temibile soprannome di "flagello Fokker".

## Biplano, tanto legno e metallo in piccole dosi

*I piloti senza paracadute, poi gli alti comandi cambiarono idea*



Un buon compromesso fra robustezza e aerodinamicità



Il Barone Rosso



Cockpit con mitragliatrici

Gli aeroplani impiegati nella Prima Guerra mondiale erano costruiti principalmente di legno e rivestiti con tela. Per alleggerirli il più possibile le parti metalliche erano ridotte al minimo. La maggior parte degli apparecchi impiegati era di tipo biplano (a due ali sovrapposte). Questa formula costruttiva offriva un buon compromesso tra la robustezza e l'aerodinamicità. Il pilota sedeva su un semplice sedile di legno, ed era coperto da pesanti abiti per proteggersi

dal freddo. La "divisa di volo" era completata dal classico copricapo di cuoio, occhiali e guanti. Contrariamente a quanto si potrebbe credere i piloti non disponevano di un paracadute. Gli alti comandi erano infatti dell'opinione che un pilota dotato di paracadute in caso di pericolo si sarebbe lanciato anziché affrontare con coraggio il nemico, e perciò per molto tempo ne vietarono addirittura l'uso. Fortunatamente queste convinzioni cambiarono verso la fine del

conflitto e così diversi aviatori poterono salvarsi da una morte orribile ed assurda. Nel 1918 Garros riuscì ad evadere dal campo di prigionia e a raggiungere le proprie truppe. Dopo essere stato riabilitato quale pilota da caccia ritornò a combattere nell'arena dei cieli, ma venne ucciso in combattimento poco prima dell'armistizio. Franz e Quenault, i primi aviatori ad abbattere un aeroplano in uno scontro aereo, sopravvissero invece alla Grande Guerra.

**La supremazia dell'aria**

Mentre milioni di uomini vivevano in misere condizioni nelle trincee e combattevano nel fango una guerra di posizione fatta di attacchi e contrattacchi con perdite spesso ingentissime, i cieli d'Europa iniziarono ad essere invasi da migliaia di aeroplani che avevano il compito di garantirsi la supremazia dell'aria e appoggiare le operazioni a terra. È in questo periodo che nacquero gli assi dell'aviazione, figure leggendarie molte volte sfruttate a scopi propagandistici per raccogliere fondi destinati alla produzione bellica e risollevarne il morale delle truppe. Questi personaggi riportarono alla memoria le gesta dei cavalieri teutonici, i valorosi guerrieri che combatterono durante le crociate. Anzi, vestiti da corazze e armati di lancia e spada in sella a cavalli moderni "cavalieri dell'aria" combattevano a bordo di veloci aeroplani.

**Il Barone Rosso**

Il personaggio che sicuramente più di tutti impersonò questo ruolo fu il pilota tedesco barone Manfred von Richthofen, più comunemente conosciuto come "Il Barone Rosso", soprannome questo che gli venne dato dal momento che era solito far dipingere di rosso gli aeroplani che pilotava. Le gesta di questo asso dell'aria sono ormai leggendarie, al punto che oggi, a quasi novant'anni dalla sua morte, le sue imprese continuano ad affascinare moltissimi appassionati in tutto il mondo. La sua notorietà è legata principalmente alle sue indiscusse capacità di pilota da caccia che lo portarono ad abbattere 80 aeroplani nemici nel corso di una breve "carriera" che durò poco più di un anno e mezzo. Come gli altri aviatori egli era solito staccare un trofeo dagli aeroplani abbattuti, spesso il pezzo di tela indicante il modello o la matricola.

Morì in combattimento il 21 aprile 1918, poco prima di compiere il suo ventiseiesimo compleanno, in circostanze che ancor oggi alimentano dibattiti tra gli storici. È molto probabile che il triplano Fokker DR. I che aveva seminato il panico tra gli equipaggi (la vita media al fronte per un neo-pilota in quel periodo era spesso di poche settimane) e fatto strage di aeroplani sia caduto sotto i colpi sparati dal pilota canadese capitano Arthur Roy Brown. Altri studiosi attribuiscono invece il merito dell'abbattimento ad una compagnia di mitraglieri australiana che sparò all'aeroplano mentre inseguiva a volo radente un caccia inglese. Comunque fosse l'incubo dei piloti alleati era finalmente terminato. Il 22 aprile una guardia d'onore accompagnò la salma di Von Richthofen che ebbe così una solenne cerimonia funebre.

**Il Cavallino rampante**

Il Barone Rosso fu sicuramente il più celebre di tutti gli assi, ma non l'unico. Ogni nazione celebrò i suoi eroi e riservò loro vari privilegi e riguardi: alloggi confortevoli, abiti puliti, ricevimenti, cibi preparati con cura..., al contrario dei militi della fanteria costretti a vivere in dure condizioni nelle trincee. In Italia il più celebre fu Francesco Baracca: fece dipingere ai lati della fusoliera del suo aeroplano il "Cavallino rampante", l'emblema oggi tanto caro agli appassionati della Ferrari. Dopo la morte dell'aviatore, abbattuto nel 1918 durante un'azione di mitragliamento, la madre regalò lo stemma ad Enzo Ferrari al quale portò grande fortuna e fama.