Gita in aeroplano

N.B. Per l'esatta interpretazione delle foto che seguono abbiamo chiesto all'amico **RENZO SACCHETTI** di Novara, esperto di "questioni aeronautiche", che gentilmente ci ha messo a disposizione la sua pluriennale esperienza ed è l'autore di tutti i testi che seguono.

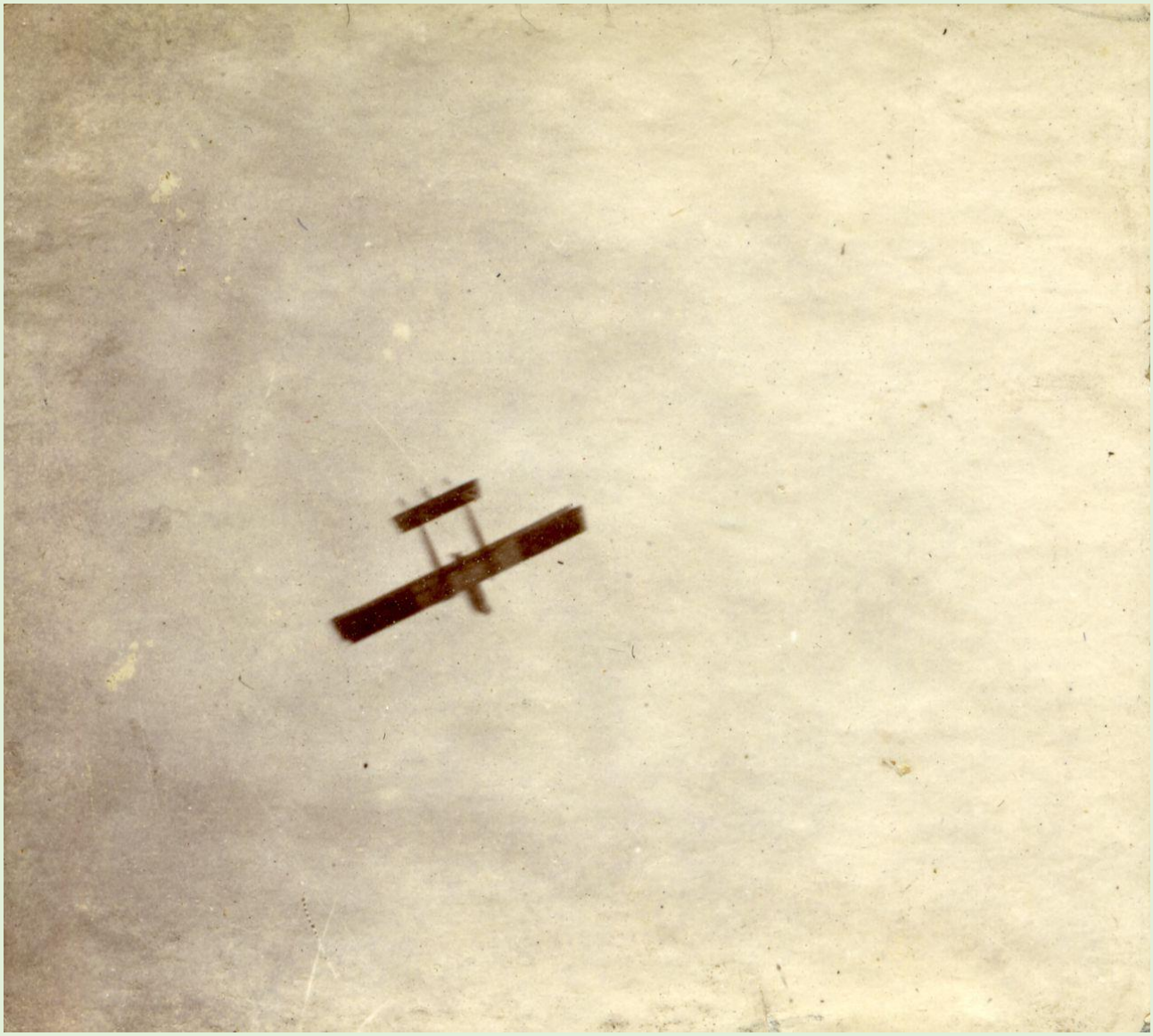
Le foto dell'ufficiale medico includono queste cinque che rappresentano aeroplani dell'Aviazione Militare e per l'esattezza del Battaglione Squadriglie Aviatori del Regio Esercito. Tra i nuovi armamenti e mezzi bellici perfezionati o introdotti nel corso della 1^ Guerra Mondiale, l'aeroplano è certamente quello che più di ogni altro si è sviluppato con celerità, rivelandosi sempre più decisivo per le future operazioni militari. In quel momento, però, l'Aeronautica non esiste ancora come Forza Armata indipendente e lo diventerà solo nel marzo 1923 con l'unificazione delle componenti di aviazione (aeroplani) e di aeronautica (dirigibili) sia dell'Esercito che della Marina.

Purtroppo non è noto dove e quando queste foto sono state riprese e l'indicazione della località di Montebelluna sul retro dell'ultima foto non è di aiuto per identificare il campo di aviazione, che comunque – in base alla località di stanza dell'ufficiale e all'autonomia del biplano Farman da cui è scattata – doveva probabilmente essere nell'area tra Belluno e Pordenone.

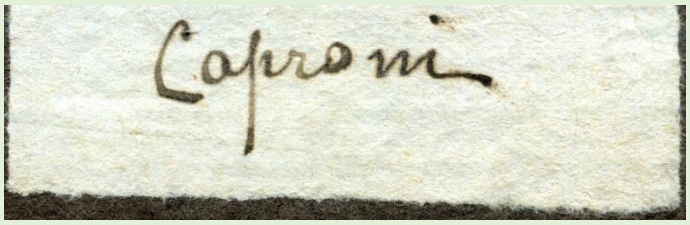
Per quanto riguarda una collocazione temporale, un'attenta analisi degli aeroplani permette di collocarle con una certa precisione: tra il tardo autunno del 1915 e gli inizi del 1916.

Le foto offrono inoltre qualche interessante spunto a carattere storico che dettaglierò meglio di seguito.

Renzo Sacchetti



Caproni



Caproni

Caproni

Caproni Ca.3 *(prime 3 foto)*

La denominazione di Ca.3 per questi apparecchi è genericamente accettata, ma è bene rilevare che – come si evidenzierà meglio per il M. Farman tipo 1912 – innumerevoli volte a questo bombardiere trimotore ci si riferisce, sia sui documenti della ditta che su quelli militari, con altre designazioni, spesso basate anche in questo caso sulla potenza complessiva dei motori ed ecco quindi che si hanno i Ca.300 o i Ca.450.

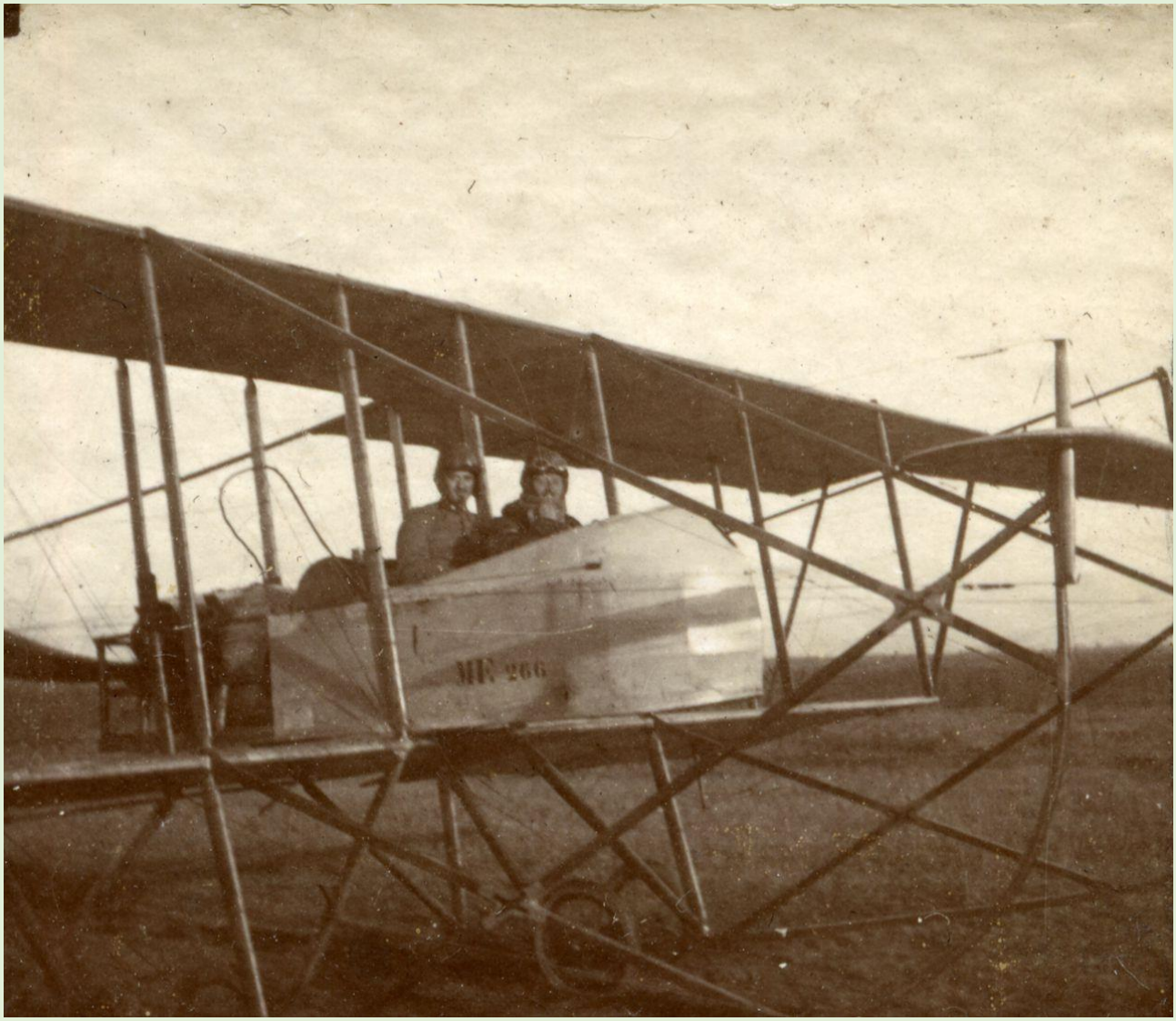
Di dimensioni per l'epoca impressionanti, il Ca.3 rappresenta una valida realizzazione della nascente industria aeronautica italiana, tanto da divenire con il suo carico bellico di oltre 500 kg e un'autonomia dell'ordine di 450 km il nerbo delle Squadriglie da Bombardamento. È acquisito in svariate decine di esemplari anche dalla Francia e diventa l'aeroplano su cui si brevettano e compiono le prime missioni di guerra parecchi di quei piloti da bombardamento americani che frequentano i corsi sul campo-scuola di Foggia. Il suo costo unitario, dapprima fissato in 120.000 Lire, dopo un esposto al Ministero della Guerra viene ribassato a 95.000 e, per le esigenze della Prima Guerra Mondiale, l'Aviazione Militare dovrebbe averne ricevuti intorno ai 450 esemplari delle varie versioni.

Il soggetto di queste foto, data la matricola 481, si classificherebbe come il quarto Ca.300 della primissima serie di 12 esemplari prodotta dalla Caproni a Vizzola Ticino. I registri e i diari storici sopravvissuti e conosciuti ci dicono che è collaudato a Vizzola il 31 luglio 1915, ma non è nota la data di assegnazione a un reparto operativo. Tuttavia, i primi tre esemplari sono assegnati al campo di La Comina (Pordenone) il 5 agosto ed è quindi ragionevole ritenere che il Ca.481 raggiunga un'unità d'impiego di lì a poco.

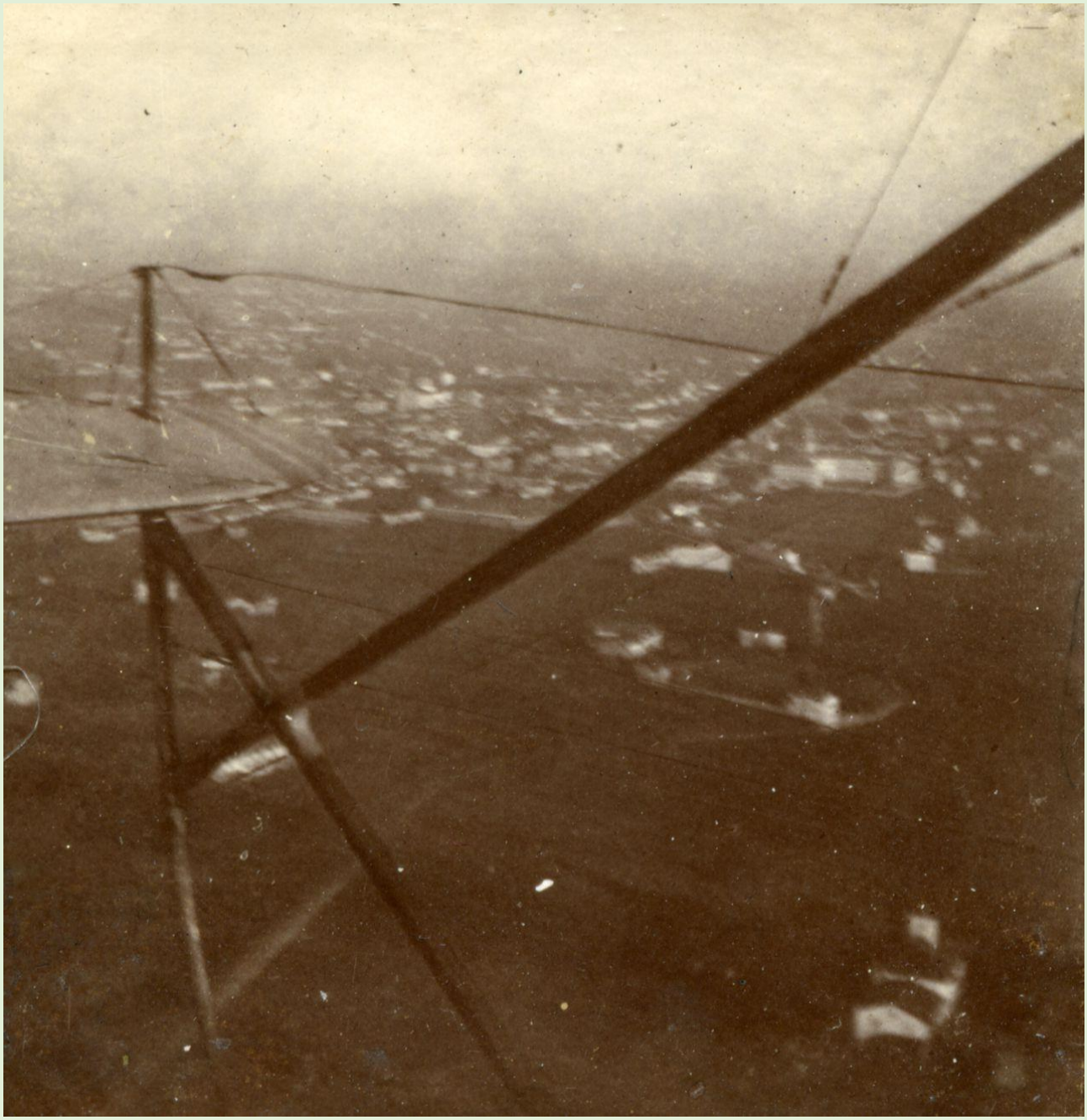
Osservando le foto, si può rilevare che devono essere state fatte durante una mezza stagione (vista la presenza di cappotti). Il Ca.481 è inoltre ancora privo della postazione difensiva anteriore con la mitragliatrice e non porta insegne di reparto. Questi due elementi inducono a pensare che la consegna a un reparto sia avvenuta piuttosto di recente.

Anche il pilota al centro della terza foto presenta dei dettagli interessanti: il riflesso sul petto e il casco di volo indossato su qualcos'altro, fanno ritenere che questi sia dotato di corazza e elmo metallico, un equipaggiamento di protezione che viene impiegato solo brevemente, fino agli inizi del 1916.

Infine, dalla prima foto si nota che il bombardiere presenta vistosamente il tricolore nazionale dipinto sotto l'ala inferiore per essere facilmente riconosciuto soprattutto dalle unità di terra, un segno di identificazione introdotto nel luglio 1915 e sostituito poi dalle coccarde a cavallo tra il 1916 e il 1917.



M. Farman



Montebelluna
Vista dall'areoplano

Montebelluna Vista dall'areoplano

M. Farman tipo 1912 *(ultime 2 foto)*

Questo biplano da osservazione/ricognizione fa parte del primo vero riequipaggiamento del Battaglione Aviatori che inizia sulla scorta delle prime esperienze della guerra di Libia del 1911. Infatti, a due anni dall'inizio del volo militare in Italia con il "più pesante dell'aria", la dotazione di aeroplani comprende poco meno di un centinaio di macchine estremamente variegate, che vanno dall'aereo pionieristico, a quello acquistato a carattere privato da qualche facoltoso ufficiale, oltre ad alcuni modelli (prodotti su licenza, solitamente francese) acquistati in limitate serie per cominciare a impostare una vera struttura operativa, bellicamente efficace.

Come altre macchine di quel periodo, anche questa viene ufficialmente identificata con designazioni diverse da quella di Maurice Farman tipo 1912 e spesso è indicata in base alla potenza del motore Renault installato come M. Farman 70 o 80 HP. In effetti, per la ditta si tratta dell'MF.7 Longhorn, "corna lunghe", per via della sua prominente struttura anteriore.

I primi esemplari, prodotti su licenza dalla SIT (Società Italiana Transaerea) di Torino, entrano in linea nel luglio 1912 e in una relazione ufficiale del comandante del Battaglione risultano fuori uso entro il febbraio 1915. In realtà, agli inizi del 1915 inizia la sua sostituzione con il modello più recente, il tipo 1914 80 e 100 HP (alias MF.14), ma il tipo 1912 è ancora sicuramente in servizio operativo alla fine di quell'anno e forse anche un po' oltre. La carriera italiana di questo biplano, estremamente apprezzato dai piloti, si conclude presso le scuole, dove grazie anche alla presenza di doppi comandi di volo, è giudicato ottimo per i corsi di pilotaggio.

Complessivamente l'Italia acquisisce 58 MF. 70 HP e 76 80HP, a un costo unitario di 20.000 Lire.