

## L'aviazione e i voli dannunziani

---

Allo scoppio delle ostilità, l'Italia possedeva circa 150 aerei, 91 piloti, 20 osservatori e 20 allievi piloti. Dato lo stato ancora embrionale dell'industria aeronautica in Italia, furono ben presto acquistati numerosi aerei esteri, per lo più francesi. Tuttavia, allo stesso tempo fu dato forte impulso alla creazione di un apparato industriale che potesse garantire una consistente produzione di aeromobili su scala locale. Da un punto di vista tattico, l'aviazione italiana aveva il problema di dover superare le Alpi per portare eventuali attacchi in territorio nemico.

Allo stesso tempo, molte delle aree che ricadevano nel raggio di azione dei propri aerei erano territori che l'Italia sperava di acquistare in seguito al conflitto, e quindi aveva poco senso bombardarle. In risposta alla necessità di effettuare missioni di bombardamento a lungo raggio, fu dato impulso alla costruzione di un totale di 75 dirigibili. Essi, tuttavia, non raggiunsero risultati comparabili a quelli ottenuti dalle aeronavi tedesche nei confronti del Regno Unito. Il maggiore progresso ottenuto dall'aviazione italiana nel corso della guerra fu dovuto all'iniziativa di Giulio Douhet e alla sua relazione con Gianni Caproni.

Pur non avendo l'autorità per farlo, Douhet autorizzò quest'ultimo a costruire per l'aeronautica italiana dei bombardieri trimotori. Quando la cosa arrivò all'attenzione dei suoi superiori, Douhet si vide rimosso dalla propria funzione, e spedito a prestare servizio nel Regio Esercito. Se l'ufficiale pagò duramente la propria iniziativa, di fatto sia il Regio Esercito sia la Regia Marina si trovarono provvisti degli ottimi bombardieri trimotori Caproni, i quali, a dispetto della bassa potenza individuale dei motori, risultavano utili nel bombardamento tattico e nelle incursioni contro la base navale austro-ungarica di Pola. L'impiego degli aerei in grandi formazioni fino a 50 velivoli, numero mai eguagliato da altre aviazioni durante la Prima guerra mondiale, diede la dimostrazione pratica della validità delle teorie di Douhet.

Da ascrivere fra le imprese eroiche della Regia Marina fu il mitico volo su Vienna, effettuato da apparecchi e personale appartenenti all'Aviazione Navale.

Alle 5,50 del 9 agosto 1918 una sezione di 11 velivoli SVA 10 dell'87a Squadriglia San Marco detta "La Serenissima" decollarono dal campo di San Pelagio e si diressero verso le Alpi per compiere un'impresa senza precedenti, il volo su Vienna tanto sognato da d'Annunzio. Gli S.V.A erano monoposto, ma uno di essi era stato modificato dall'ingegnere Giuseppe Brezzi nelle officine Ansaldo di Borzoli per poter accogliere, oltre al pilota Natale Palli, anche il Poeta in quella che egli chiamava "sedia ustoria", poiché collocata sul motore.

Subito dopo la partenza, tre aerei (piloti Ferrarin, Masprone Contratti) furono costretti ad atterrare per guasti meccanici e un quarto (Sarti) fu obbligato a scendere in territorio austriaco. Gli altri sette velivoli guidati da Palli, Locatelli, Allegri, Censi, Finzi, Massoni e Granzarolo alle 9,20, dopo aver sorvolato indisturbati il territorio nemico, volteggiarono nel cielo di Vienna: d'Annunzio lanciò i volantini e Locatelli scattò le foto. Alle ore 12,40 i sette apparecchi atterrarono sul campo di partenza, reduci da un volo di circa 1.000 km in totale, di cui 800 su territorio avversario. Il raid incruento e pacifista suscitò un'impressione enorme e fu celebrato in tutto il mondo, entrando nella leggenda.