

GUERRA AEREA SUI GHIACCIAI

L'esordio dell'aeroplano nel primo conflitto mondiale non fu per nulla incoraggiante. Le alte sfere militari lo ritenevano infatti adeguato soltanto per esplorazioni strategiche

La prima guerra mondiale ebbe sul fronte italiano la non invidiabile caratteristica d'essere combattuta su un territorio per lo più montagnoso, ivi compresi i contesi ghiacciai dell'Ortles-Cevedale e dell'Adamello, con un ciclopico lavoro di supporto impiantistico e logistico.

Su questo fronte (ma non solo su questo) l'aviazione ebbe poco da dire inizialmente: era nella sua infanzia e gli Stati Maggiori non avevano al proposito idee ben chiare. Non avevano tutti i torti: si era nel 1914/15 e si volava da troppo poco tempo.

Si consideri, ad esempio, che in Europa dalla metà del 1908 soltanto qualcuno (cioè pochissimi) poteva dire di aver visto veramente volare qualcosa che assomigliasse a un aeroplano; e non si dimentichi che ancora nel settembre del 1909 il record mondiale di altezza, che il francese Henry Rougier aveva stabilito a Montichiari nel Bresciano, aveva raggiunto i 198 metri e mezzo!

L'esordio del nuovo mezzo nella normativa militare italiana sancito con un

Regio decreto del 25.10.1914 non era stato incoraggiante: «... *Il servizio di esplorazione è affidato in massima parte alla cavalleria, ai ciclisti e ai mezzi di navigazione aerea. I mezzi aerei possono prestare un efficace concorso sia all'esplorazione lontana, sia a quella vicina, con l'osservazione dall'alto. Si tratta però di un mezzo ancora in corso di sviluppo, quindi i pochi cenni che qui di seguito vengono dati per il loro impiego non hanno che un valore di carattere generale [...] I dirigibili e gli aeroplani servono essenzialmente per le esplorazioni strategiche...».*

Come dire: gli aerei non ci disturbino e vadano a dare qualche occhiata lontano dalle linee, in profondità; per il supporto diretto al fronte bastano e avanzano ciclisti e cavalleria.

Come si sa, la storia è più forte dei regi decreti e l'aeroplano divenne presto insostituibile e addirittura ci si attivò anche per il supporto diretto alle operazioni sui ghiacciai dell'arco di confine che aveva al passo del Tonale, sbocco estremo della valle Camonica, il suo baricentro.



Il Carrè Alto, seconda cima del Gruppo dell'Adamello e sede del comando austriaco della zona, ripreso da un ricognitore italiano che sta discendendo la Val Rendena.

Al “sistema” partecipò anche un idroscalo militare (con relativo distacco di reparti operativi su idrovolanti) istituito a Pilzone sul basso lago d’Iseo, che non ebbe però praticamente ruolo sulla condotta della guerra in quel settore, a differenza del “fratello maggiore”, ben più importante e attivo, anche offensivamente, quello di Desenzano del Garda, operativo fin dall’inizio della guerra.

Soprattutto, in valle, venne istituito un vero campo d’aviazione – seppure all’inizio con sole finalità ausiliarie – a Civate Camuno (l’antica *Civitas Camunnorum*, capoluogo romano della valle) sull’ultima spianata utile prima di un marcato restringimento della valle.

Il campo allestito nel 1916 fu inteso anche con compiti difensivi sull’onda dell’impressione suscitata da recenti incursioni aeree austriache su Brescia e Milano, condotte anche col sorvolo di zone alpine/prealpine, come pure quelle sui centri di importanza logistica in valle: ad esempio Edolo e Cedegolo nel maggio dello stesso anno.

Il campo si sviluppava su una superficie di soli 125.000 metri quadrati e, nonostante fosse da registrare una recrudescenza delle operazioni sul fronte dei ghiacciai, fino a tutto il 1917 l’impiego di Civate Camuno non andò oltre quello dell’emergenza, con solo temporanei distacchi di piccoli nuclei di aeroplani e saltuari at-

terraggi per i più svariati motivi, compresi i guasti e i danni riportati in missione.

Diversi furono infatti, e da subito, gli atterraggi forzati di aerei reduci da ricognizioni e bombardamenti condotti nell’entroterra settentrionale del Garda (zona di Riva) o sulle Giudicarie (evidentemente per questi settori era prassi non inconsueta il rientro su una direttrice di volo più occidentale rispetto a quella di “andata”, attraversando le propaggini dell’Adamello e discendendo la Val Camonica, tutta “amica”).

Il primo atterraggio forzato (fu il primo aeroplano in assoluto a posarsi in valle) si registrò il 13 giugno 1916. Furono eventi che crebbero a mano a mano che cicli d’operazione si fecero più intensi, come successe in concomitanza con la preparazione, tra maggio e giugno del ’17, della prima conquista italiana del Corno di Cavento.

Le operazioni aeree sui settori Adamello e Ortles-Cevedale all’epoca non furono giudicate di intensità tale da stabilire un ruolo pienamente operativo per Civate, continuando a essere pianificate con partenza dalle basi dell’alta pianura, dov’erano dislocati i reparti operativi.

La memorialistica non è perciò abbondante, ma appaiono qua e là tracce interessanti, anche fotografiche, come l’atterraggio in emergenza sul ghiacciaio dell’Adamello (*Vedretta del Mandrone*, anche se



3 agosto 1917: un biplano SAML S1 italiano, della 72^a squadriglia, s’è sfasciato sul ghiacciaio del Mandrone (Adamello).

fonti dell'Ufficio storico dell'aeronautica dicono – ma non è credibile – trattarsi della *Vedretta del Venerocolo*) di un biplano biposto SAML S1 della 72ª squadriglia di Ghedi (Bs), il 3 agosto 1917, pilotato dal s.ten. Mario Moccacliche, con osservatore e capo-velivolo il capitano Pietro Pinna, rimasti incolumi nonostante l'aereo si fosse fracassato.

Lo stesso reparto, riequipaggiato con biplani monoposto da caccia Hanriot e assegnato a Castenedolo (Bs), fu impegnato in missioni di scorta e di “caccia libera” nei settori qui considerati (di cui si ha conferma negli abbattimenti di aerei austriaci nella zona del monte Baldo il 18 e il 21 marzo 1918), e sulla “nemica” Val Rendena, ai margini dell'Adamello trentino, dove il soldato pilota Ezio Franzì il 13 maggio fu costretto a scendere in emergenza, in località Caderzone, (per ironia della sorte solo poche ore dopo aver abbattuto sopra Stenico – in una precedente missione – un caccia austriaco che aveva attaccato un ricognitore italiano da lui scortato).

Dopo la “crisi di Caporetto” il potenziamento delle risorse militari ebbe riflessi anche sul campo di Civate: la superficie utile fu quadruplicata; vennero attrezzate in funzione ausiliaria anche aree vicine, sull'opposta sponda dell'Olio; furono allestite postazioni armate di allarme e difesa sulle alture vicine; sorsero hangar, baracche e depositi.

Soprattutto, a metà maggio vi fu dislocata stabilmente la 40ª squadriglia da ricognizione e una “Sezione” di aerei da caccia Hanriot, distaccata dalla 74ª squadriglia di Castenedolo (Bs), che furono impegnati vivacemente già il 20 maggio del 1918 nel corso di un combattimento sull'Adamello, a 4.000 metri di quota, per contrastare un'incursione di apparecchi austriaci sui centri della media valle, che in effetti riuscì a colpire la polveriera di Nadro.

L'impiego armato dei ricognitori, pur funestato da incidenti propiziati dalla scarsa affidabilità delle macchine in dotazione, fu pure intenso in quel periodo di grande attività sui ghiacciai, come – tra il 25 e il 28 maggio – quando vi fu la cosiddetta “battaglia bianca” per la conquista da parte italiana della conca di Presena e dei Monticelli (sul limite convenzionale tra Adamello e Presanella; il passo dei Monticelli oggi è noto come passo Paradiso, accesso funiviario alla stazione di sci estivo di Presena).

L'operazione terrestre, articolata e complessa, mobilità soprattutto dalla parte attaccante, italiana, un gran numero di reparti operativi e di appoggio, tanto da distinguersi come la più grande battaglia d'alta montagna di tutti i tempi. Questa fu coronata dal successo italiano, a differenza di un'analogia (più avventata e infatti fallita) operazione affidata nello stesso teatro



Ancora il ghiacciaio del Mandrone: un caccia Henriot della 74ª squadriglia sceso in emergenza il 19 luglio 1918. Sullo sfondo a destra l'intaglio del passo Brizio.

agli alpini del Battaglione Morbegno il 9 giugno 1915.

All'operazione, grande novità, parteciparono il 25 maggio anche sette grandi bombardieri Caproni decollati dall'aeroporto veronese di Boscomantico. La loro è una storia interessante che merita di essere raccontata, almeno sommariamente.

Oltre che interessante si può definire straordinaria, poiché fu del tutto abnorme il coinvolgimento di grandi trimotori da bombardamento ("strategico", verrebbe definito oggi il loro ruolo) in supporto a un'azione limitata nello spazio a niente più che una pur vasta conca glaciale, con quote operative che non potevano certamente scendere sotto i 3.500/4.000 metri.

Si trattò con ogni evidenza di un esperimento, dal quale trarre qualche insegnamento per eventuali future operazioni in teatri del genere.

Furono coinvolti sei trimotori Caproni Ca. 3 (ogni aereo portava 3 o 4 uomini di equipaggio, con un carico di bombe che si può supporre limitato a due-tre quintali) per l'occasione guidati da un solitario Ca. 5 al suo battesimo del fuoco, pilotato dal ten. col. Armando Armani, il più prestigioso "asso" italiano del bombardamento dell'epoca.

Da notare che il Ca. 5 era l'ultimo modello di Caproni, ed era al centro – con un pariclasse bimotore britannico – di un colossale programma produttivo per migliaia e migliaia di esemplari da costruire in Italia e negli Stati Uniti (in Gran Bretagna e

Stati Uniti, l'altro modello), nella convinzione che la guerra si sarebbe trascinata lungo il 1919, nella previsione di poter "schiacciare" gli *Imperi Centrali* anche con l'ausilio di questi nuovi mezzi offensivi, da dare in abbondante dotazione a tutte le aviazioni dell'*Intesa*.

Fu anche, il Ca. 5, lo storico primo bombardiere pesante di cui si dotò l'aviazione statunitense (ma in pochi esemplari, perché la guerra finì a "catene di montaggio" appena avviate).

I Caproni decollarono all'alba dall'aeroporto veronese, ma giunti sull'Adamello gli equipaggi non poterono occuparsi della battaglia in corso dovendo piuttosto lottare per la propria sopravvivenza, con gli aerei sballottati da venti impetuosi e correnti ascendenti e discendenti, tra repentine salite a oltre 5.000 metri e altrettanto repentine discese tra i picchi rocciosi disseminati tra i 3.000 e i 3.500 metri, con grave pericolo anche per le complesse e fragili strutture delle macchine.

Uno dei trimotori, della 6ª squadriglia, fu costretto a scendere in emergenza sul ghiacciaio del Mandrone, dove atterrò anche piuttosto bene sulla neve ghiacciata a quota 3.150, salvo una capottata finale che lo mise a muso in giù lasciando comunque illesi gli uomini dell'equipaggio: i tenenti piloti Alessandro Marelli e Ariboldo Soliani, col tenente osservatore Guglielmo Casinelli.

Gli altri – liberatisi delle bombe un po' a casaccio (come peraltro il primo) – tro-



Uomini e macchine della 113ª squadriglia sul campo di Cividate Camuno nell'estate 1918.

varono scampo in pianura: il capo-formazione (Armani) e poi due dei gregari riuscirono a rientrare a Boscomantico, mentre gli altri tre preferirono discendere la valle Camonica, finendo per atterrare sul campo di Ghedi, presso Brescia.

Operazioni di questo tipo non vennero più ripetute, mentre viceversa avrebbe funzionato il supporto diretto alle operazioni terrestri da parte dei grandi bombardieri, sulla più facile orografia del fronte veneto, nel corso delle ultime risolutive grandi battaglie della guerra.

Ma torniamo al campo di Cividate Camuno da dove anche partiva, solo poche settimane dopo, la contrapposizione alla *Lawine Expedition* ("Operazione Valanga") scatenata dagli imperiali tra il 12 e il 13 giugno sul passo del Tonale, ma senza successo, nell'ambito dell'ultimo disperato sforzo offensivo austriaco (l'altro braccio della sperata e fallita "tenaglia" fu il tentativo di sfondamento sul Piave).

Due mesi di operazioni e di incidenti avevano esaurito il potenziale della 40^a squadriglia, che fu ritirata e sostituita il 17 luglio dalla 113^a, dotata di materiale più idoneo (biplani biposto SAML S2, robustissimi e affidabili), mentre continuavano a prestare la loro opera i caccia Hanriot attivi per la scorta e la difesa.

Un caccia di Cividate si aggiudicò sull'Adamello l'unica vittoria aerea italiana in Lombardia, l'11 agosto, su un ricognitore austriaco costretto ad atterraggio forzato presso Nadro, nella media valle Ca-

monica, mentre nello stesso periodo un altro aereo nemico fu danneggiato e costretto a scendere nelle proprie linee, dal caccia di scorta a un SAML della 113^a in ricognizione tra cima Presena e la Val Rendena.

Belle testimonianze fotografiche riguardano anche l'atterraggio in emergenza del 19 luglio 1918 di uno dei piccoli Hanriot della 74^a squadriglia sulla vedretta del Mandrone, a mezza via tra la Lobbia Alta e il passo Brizio, effettuato dal soldato pilota Giosué Lombardi (sì, all'epoca c'erano molti piloti soldati semplici).

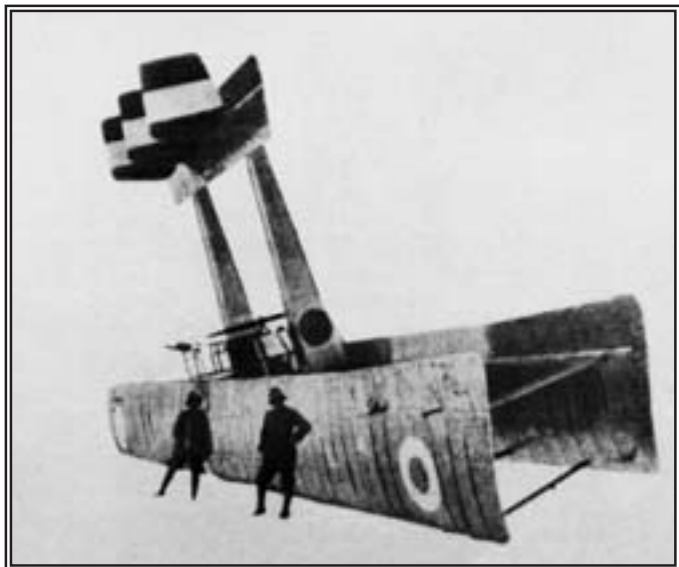
Alla 113^a toccò in sorte anche l'appoggio (con altri reparti confluiti per l'occasione) alle operazioni per la temporanea conquista di monte Mantello e del San Matteo nel gruppo del Cevedale, che ebbero il loro culmine intorno al 13 agosto, in un'operazione passata a sua volta alla storia come la battaglia "più alta" di tutti i tempi.

In ottobre, con l'avvicinarsi di quella che si sarebbe rivelata l'offensiva risolutiva (detta di *Vittorio Veneto*), la 113^a moltiplicò l'attività di osservazione, unitamente a quella di lancio di volantini di propaganda sui centri grandi e piccoli delle retrovie nemiche, dalle Giudicarie alla Val Venosta e infine, con il dissolvimento dell'esercito austro-ungarico ai primi di novembre del '18, partecipò alla "corsa" verso i campi ormai ex-nemici disseminati oltre il vecchio confine.

Era cambiato il mondo e la guerra che finiva era qualcosa di totalmente diverso dalla "bella guerra!" immaginata all'inizio. Oltre al massacro senza precedenti, tutto quello che pareva tecnicamente impossibile tra il 1914 e l'inizio del 1915 era divenuto prassi e tra le novità imprevedute che erano divenute realtà c'era pure la guerra aerea ad alta quota, lungo la catena del fronte alpino.

Fu una bella sfida, anche contro l'orografia e le forze della natura. La sfida aerea sulle montagne fortunatamente non ebbe più occasioni di ripetersi, anche se le guerre purtroppo continuarono. Sull'impiego bellico del mezzo aereo, viceversa, oggi non ci sono più limiti o esitazioni: il suo *peccato originale*, data tra 1914 e 1918, ed è stato consumato (come si è visto) anche sul cielo dei ghiacciai.

Il trimotore Caproni della 6^a squadriglia abbattuto dal vento sul ghiacciaio del Mandrone.





Paolo Mordenti e Carmelo Puzzolo accanto alla Madonnina collocata in vetta al Cervino, alla base della croce.