

# Gli aerostati della Regia Marina durante la Grande Guerra

Michele Cosentino - Socio del Gruppo di Guidonia

**S**e le azioni dei dirigibili con equipaggi della R. Marina o a disposizione di quest'ultima nel corso della Prima Guerra Mondiale sono abbastanza note, quelle riguardanti gli aerostati rappresentano una pagina poco nota che vale la pena di analizzare. Va detto subito che a similitudine di quanto accaduto per le operazioni con i dirigibili, spesso armati con equipaggi misti Marina/Esercito, anche nel settore degli aerostati vi fu una stretta cooperazione fra le due Forze Armate allora esistenti.

Partendo dall'assunto che un osservatore in posizione elevata riesce a vedere molto più lontano rispetto a un collega che si trova a terra, i compiti affidati agli aerostati furono tali da privilegiare proprio la predetta cooperazione e possono così sintetizzarsi: l'osservazione tattica del campo di battaglia, l'esplorazione marittima a breve raggio, la scoperta delle postazioni d'artiglieria e degli apprestamenti avversari, la direzione del tiro delle proprie artiglierie e l'ostruzione contro i mezzi aerei avversari. Questi compiti erano ovviamente legati alla disponibilità e alle caratteristiche dei materiali in servizio in Italia, che comprendevano palloni frenati di modello tedesco ("draken) e italiano ("Avorio-Prassone, AP", realizzati a partire dal 1917 dallo

Stabilimento costruzioni aeronautiche militari di Roma): si trattava di aerostati di grandi dimensioni (fino a 3.000 mc) provvisti di una navicella dove prendeva posto l'osservatore, associati ad aerostati più piccoli, di forma quasi sferica e senza osservatore.

## Michele Cosentino

**È** entrato in Accademia Navale nel 1974 e si è laureato in Ingegneria Navale e Meccanica all'Università Federico II di Napoli nel marzo 1981. Dopo aver ultimato gli imbarchi su unità subacquee e di superficie della Marina Militare, è stato destinato presso lo Stato Maggiore della Marina, la Direzione degli Armamenti Navali, il Ministero della Difesa, il quartier generale della NATO (Bruxelles) e l'Ufficio Centrale dell'OCCAR (Bonn). Dal 1987 collabora con la Rivista Marittima e altre riviste italiane e straniere: ha scritto 8 libri e circa 600 articoli e saggi su argomenti di politica, storia e tecnologia navale militare.



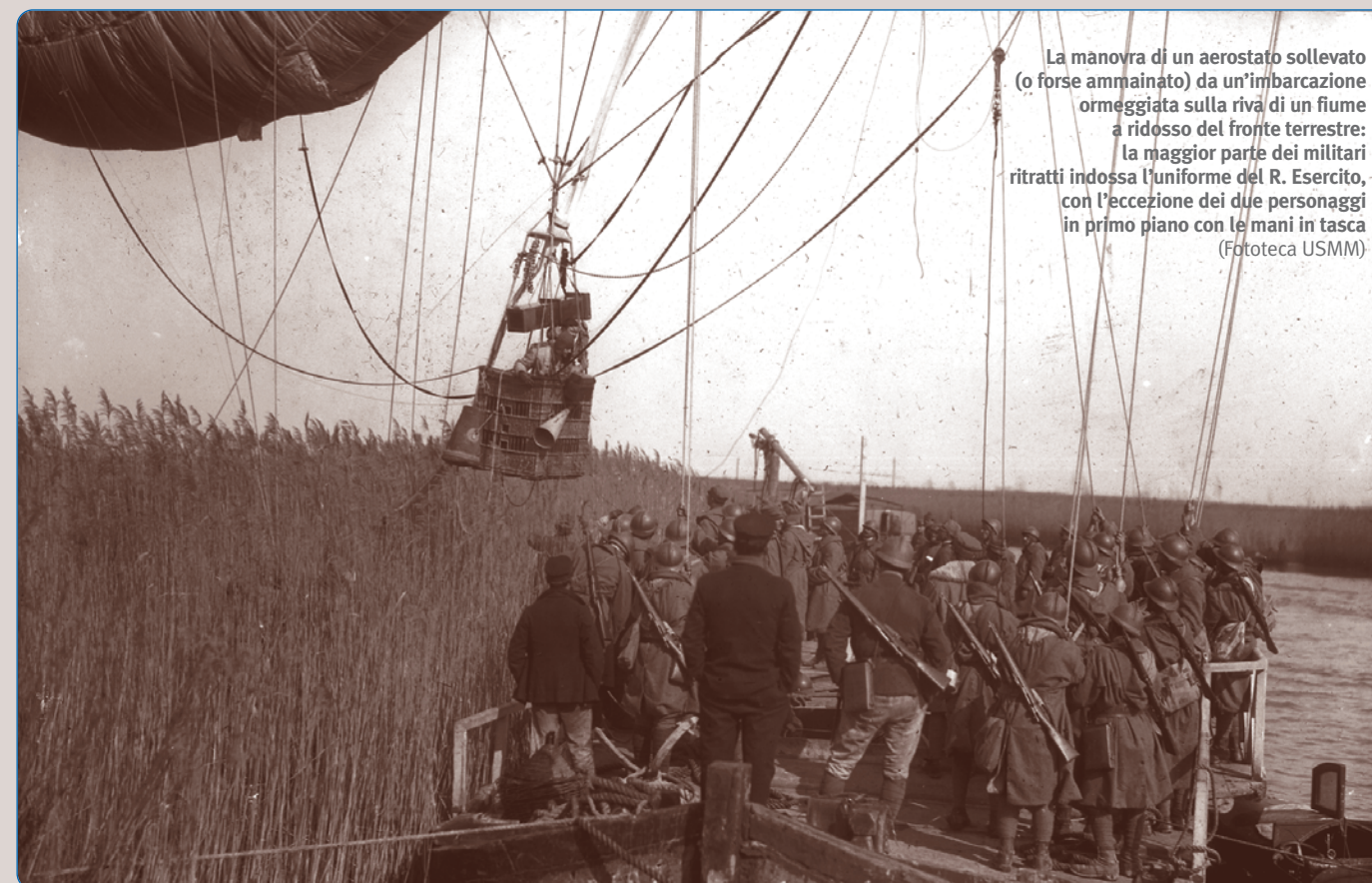
Palloni di piccole dimensioni di una Sezione aerostatica speciale impiegata per la difesa contraerei di Venezia (Fototeca USMM)







Una celebre foto dell'incrociatore *Elba*, scattata dall'aerostato in dotazione in posizione di lavoro (Fototeca USMM)



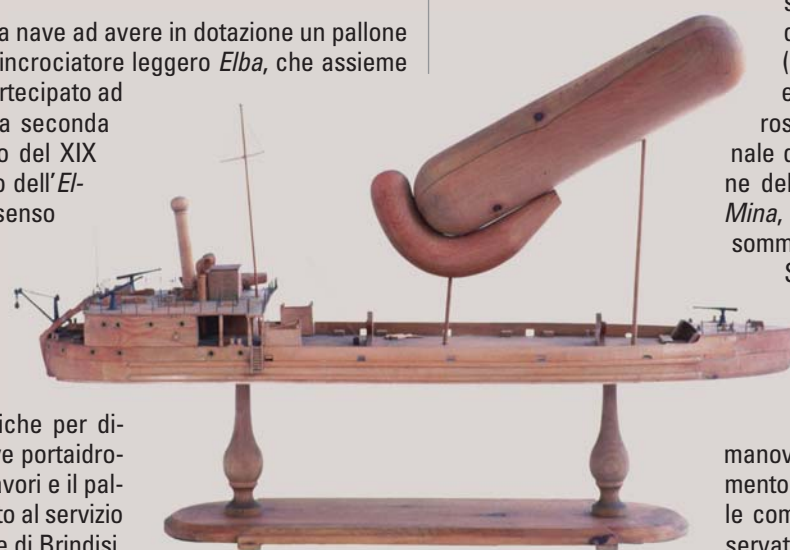
La manovra di un aerostato sollevato (o forse ammainato) da un'imbarcazione ormeggiata sulla riva di un fiume a ridosso del fronte terrestre: la maggior parte dei militari ritratti indossa l'uniforme del R. Esercito, con l'eccezione dei due personaggi in primo piano con le mani in tasca (Fototeca USMM)

Questi ultimi facevano parte delle cosiddette Sezioni aerostatiche speciali per le ostruzioni contraerei, mentre gli aerostati più grandi furono assegnati alle Sezioni aerostatiche da fortezza, natanti, della flotta e per la difesa del traffico, ma nonostante questa distinzione l'impiego pratico avveniva sempre da mezzi e unità navali di vario tipo.

In termini concreti, l'unica nave ad avere in dotazione un pallone avrebbe dovuto essere l'incrociatore leggero *Elba*, che assieme al simile *Liguria* aveva partecipato ad alcune esercitazioni nella seconda metà del primo decennio del XIX secolo: tuttavia, l'impiego dell'*Elba* o di altre navi in tal senso non si concretizzò perché dirigibili e idrovolanti fornivano risultati migliori - almeno per le operazioni in altura - e lo stesso *Elba* fu sottoposto, nel 1914, a modifiche per diventare appunto una nave portaidrovolanti: la nave andò ai lavori e il pallone in dotazione fu adibito al servizio di sorveglianza della base di Brindisi. Di conseguenza, l'impiego degli aerostati da mezzi navali durante la Grande Guerra fu sostanzialmente limitato all'adattamento di pochi natanti. Primo in assoluto fra essi fu il

*Caval Marino*, un ex-veliero disalberato, trasformato allo scopo già ai tempi della guerra italo-turca del 1911-12 e poi utilizzato a ridosso del Piave soprattutto nel difficile periodo della ritirata su Caporetto: una modifica analoga subirono due bette tipo "GA" della R. Marina, trasformate presso l'Arsenale della Spezia nel 1916 e diventate l'*Umberto Missona*

(un pontone armato semovente equipaggiato con un pallone aerostatico frenato gestito da personale del R. Esercito per l'osservazione del tiro delle artiglierie) e il *Luigi Mina*, utilizzato per la vigilanza antisommergibili prima a Brindisi e poi a Siracusa. Le modifiche apportate ai natanti comprendevano l'installazione di un generatore d'idrogeno, dei serbatoi per contenere questo gas e dei verricelli per la manovra dei cavi necessari al sollevamento e all'ammaina del pallone e alle comunicazioni telefoniche fra l'osservatore e la nave-madre; a questo si aggiungevano le attrezzature per le manutenzioni del pallone stesso e dei suoi accessori. Più in particolare, l'*Umberto Missona* diede vita alla 60ª Sezione da fortezza del R. Esercito,



Il modello di studio - conservato presso l'Università di Genova - utilizzato per la trasformazione delle bette tipo "GA" in pontoni semoventi per l'impiego degli aerostati nelle vie d'acqua a ridosso del fronte terrestre in Veneto (Università di Genova)

costituita nel dicembre del 1917 per affiancare la 55ª, creata un mese prima per l'osservazione del tiro dei pontoni armati del Raggruppamento artiglieria della R. Marina, operante sul basso Piave: non si ha notizia su quale natante facesse affidamento questa 55ª Sezione e non è da escludere che si trattasse di un'imbarcazione più piccola di una betta. L'impiego del *Luigi Mina* a Brindisi - ivi giunto nel novembre del 1916 e posto alle dipendenze del locale Comando militare marittimo - fu travagliato da diversi inconvenienti tecnici, tanto da provocarne il trasferimento a rimorchio a Siracusa: il pallone fu sgonfiato e inviato in Sicilia via terra.

Durante il conflitto, la R. Marina decise anche di sperimentare aerostati per un loro impiego sulle navi da battaglia, utilizzando un pallone acquistato in Francia nel 1917 e gli esploratori *Giuglielmo Pepe*, *Marsala* e *Quarto* per le prove in mare: il risultato fu però negativo perché il pallone limitava i settori di tiro poppieri delle artiglierie sulle navi e il rimorchio ad alta velocità. Un secondo tentativo fu eseguito nel giugno 1918, con un aerostato approntato a Brindisi e inviato successivamente a Taranto, dapprima nell'aerostalo allora in opera a S. Vito, e infine sull'isola di S. Paolo, nel golfo del capoluogo pugliese.

Una prima prova di ascensione fu eseguita il 12 ottobre 1918 sulla nave da battaglia *Andrea Doria*, impegnata in esercitazioni di tiro, ma le notizie giunte dall'estero sulla prevalenza del velivolo imbarcato al posto del pallone misero praticamente fine a ogni sviluppo pratico.

Più intensa fu invece l'utilizzazione delle Sezioni aerostatiche speciali, dedicate al contrasto dei velivoli nemici, il cui concetto fu studiato e sviluppato nel luglio 1916 da una commissione

R. Esercito/R. Marina attraverso la realizzazione di un'ostruzione formata da 10 palloni di piccole dimensioni, operanti a 1.000 e a 3.000 metri. A febbraio del 1917 fu quindi costituita la 1ª Sezione aerostatica speciale, formata da quattro stazioni con 10 palloni ciascuna: tre stazioni furono poste a difesa di Venezia e una a Grado. Nel settembre dello stesso anno fu costituita una 2ª Sezione su tre stazioni, tutte di base a Venezia, per la cui difesa si prevedeva il dispiegamento complessivo di 120 palloni a 150 metri l'uno dall'altro: nel frattempo, furono ordinati i materiali per la difesa delle piazzeforti di Brindisi, Taranto e Ancona e per l'aerostalo di Ferrara, all'epoca la principale base di dirigibili dell'Alto Adriatico. Dopo la ritirata dall'Isonzo al Piave (novembre 1917), la dislocazione delle ostruzioni e l'approntamento dei materiali subirono delle modifiche, tanto che a maggio del 1918, le difese contraerei permettevano di avere 30 palloni a Venezia, 22 a Ferrara, 20 ad Ancona, 22 a Brindisi e 24 a Taranto: poco prima dell'armistizio, fu reso disponibile un pallone di nuovo modello, più economico e in grado di ascendere fino a 5.000 metri di quota, ma la conclusione del conflitto ne precluse l'impiego. I palloni delle ostruzioni contraerei erano innalzati nelle notti di luna e la durata della manovra, anche se eseguita all'improvviso, non superava i dieci minuti. Nell'attacco a Venezia condotto il 6 settembre 1917, il cavo di un'ostruzione fu investito da un velivolo nemico, la cui sorte rimase tuttavia sconosciuta: tuttavia, l'effetto morale fu sicuramente valido, perché gli attacchi alla città lagunare diminuirono sensibilmente ed essa proseguì con successo a svolgere fino alla fine della Prima Guerra Mondiale il ruolo di avamposto strategico della R. Marina nell'Alto Adriatico.