

«ARDIMENTI SCIENTIFICI»

Le **aeronautiche militari** che durante l'estate **2011** hanno **distrutto** il regime di **Gheddafi** hanno il loro **antenato** proprio fra le **sabbie libiche** cento anni fa, quando l'**Italia** per prima **sperimentava** contro i turchi **mezzi** e tattiche di quella che diverrà la **guerra aerea**. Un nuovo modo di **combattere** che – nell'**acme** dell'età del **Positivismo** – venne salutata anche da **Giovanni Pascoli** come un trionfo della **tecnica** e del **progresso** della «**Nuova Italia**»

di **Enrico Petrucci**



Il Blériot XI del capitano Carlo Maria Piazza (1871-1917) in Tripolitania durante la guerra Italo-Turca. Piazza era ufficiale d'Artiglieria, detentore di numerosi primati sportivi. In alto la sagoma sfumata di un monoplano Taube

«N

on ha l'Italia nuova in questa sua prima grande guerra messo in opera tutti gli ardimenti scientifici...?» Ne «La grande Proletaria si è mossa» l'arte retorica di Giovanni Pascoli non dimenticava di argomentare come la cosiddetta «Italiotta» del IV governo Giolitti fosse invece all'avanguardia nell'applicare i nuovi «ardimenti» dell'arte della guerra. Queste applicazioni nascevano sia dal caso – l'Italia si trovava nel «momento giusto» della storia per sperimentare simili tecnologie – sia dalla voglia di sperimentare, che more solito non riuscì a diventare un approccio sistematico.

La guerra di Libia vide il primo largo impiego della radio. Comunicazioni senza fili avevano già fatto la loro comparsa nella seconda Guerra boera nel 1899-1902, durante la Guerra russo-giapponese nel 1904-1905 e durante il genocidio degli Herero ad opera delle truppe coloniali tedesche, tra il 1904 ed il 1907 nell'odierna Namibia. Ma fu solo l'Italia che iniziò a sperimentarne l'uso su larga scala, con la partecipazione dello stesso Guglielmo Marconi, che effettuò alcuni esperimenti nei dintorni di Tripoli a partire dal 16 dicembre. Nel corso della guerra si arrivò a organizzare stazioni radiotelegrafiche cammellate, per trasportare gli apparati radio delle stazioni. Non solo cammelli, visto che nel conflitto, per la prima volta agli animali da soma si affiancarono i motori a scoppio, con i furgoni FIAT 15ter e le autoambulanze Tipo 2.

Ma di tutti i primati italiani quello che rimase nella Storia fu l'ingresso dell'aviazione sui campi di battaglia. Ingresso in sordina, con nove aerei e due dirigibili, ma che nel corso del conflitto vide tentare e sperimentare molte delle specialità dell'aviazione che sarebbero nate negli anni successivi. Tutte, tranne una, quella

della caccia, visto che l'Impero ottomano non aveva aerei da intercettare in quel teatro bellico. Nel 1911 era appena stata creata da Costantinopoli la commissione che avrebbe portato alla futura Aeronautica ottomana e i primi piloti turchi stavano ancora completando l'addestramento. L'aviazione italiana era anch'essa ai primordi. Il Servizio Aeronautico era stato creato già nel 1884 per l'uso di mongolfiere e palloni frenati, ma il primo dirigibile militare sarebbe arrivato solo nel 1908. E al momento dell'attacco a Tripolitania e Cirenaica erano solo tre i dirigibili esistenti. La sezione aviazione, dedicata al più pesante dell'aria, era nata solo nel 1910, ma fu la prima ad entrare in azione. Un'entrata in scena in cui non vi erano dottrine o teorie d'impiego. I primi corpi aeronautici erano nati in Europa durante il 1910, e non c'erano ancora dottrine d'impiego, se non il romanzo di fantascienza di Herbert G. Wells «La guerra nell'aria», pubblicato nel 1908. Si era consapevoli delle potenzialità belliche di un aeroplano, ma nei fatti si partiva da zero. Anche i velivoli in uso erano ancora repliche in piccola serie dei modelli di successo dei primi pionieri, come i velivoli impiegati inizialmente dagli italiani. Il primo a entrare in azione fu, per un volo di ricognizione il 23 ottobre, Carlo Maria Piazza a bordo di un monoplano Blériot XI di produzione francese. Il 1° novembre era però già arrivata l'ora del primo bombardamento: il tenente Giulio Gavotti lanciò una bomba a mano dal suo monoplano Etrich Taube di fabbricazione tedesca. Impiegò inizialmente bombe a mano Cipelli, per sicurezza aveva imbarcato separatamente bomba e detonatori, quindi prima del lancio dovette inserire il detonatore e poi strappare la sicura coi denti. Gli obiettivi furono Ain Zara e Tripoli. Nessuna vittima, ma da subito il resto della squadriglia iniziò a sperimentare nuove bombe perfezionando i sistemi di lancio, passando da un tubo a primitivi portabombe.

Nella madrepatria l'eco del primato italiano ebbe un effetto galvanizzante, tanto che a fine novembre vengo-