

# A CACCIA DI AEROPLANI. L'ASSO COME SPORTIVO NELLA PRIMA GUERRA AEREA

Gregory Alegi  
galegi@luiss.it

Ora ti voglio dire: c'è chi uccide per rubare  
e c'è chi uccide per amore  
il cacciatore uccide sempre per giocare  
io uccidevo per essere il migliore.  
Francesco De Gregori, Bufalo Bill (1976)

## 1. Introduzione: la prima guerra aerea

Per le sue dimensioni e caratteristiche la prima guerra mondiale offre chiavi di lettura infinite, da quelle politologiche, quale acceleratore della crisi dei sistemi liberali, a quelle letterarie, come l'influenza su scrittori quali Hemingway, Remarque e persino Tolkien<sup>1</sup>. Anche circoscrivendo l'analisi al puro ambito militare, le possibilità d'interpretazione spaziano dall'industrializzazione della guerra all'esperienza della trincea, dalla cultura militare all'innovazione tecnologica. È in quest'ultimo settore che si colloca l'aviazione, per tanti versi l'arma che più s'identifica nella prima guerra mondiale quale moderno conflitto industriale, in una prospettiva di discontinuità rispetto alla millenaria esperienza storica di conflitti a un tempo di superficie e limitati<sup>2</sup>. Anche in questo caso, le vicende belliche possono essere lette in una prospettiva operativa (in una sorta di *histoire bataille* più o meno illuminata), tecnologica (come sequenza di macchine via via più perfezionate), istituzionale (con la nascita e graduale espansione dei servizi aerei, fino alla loro indipendenza), biografica (con le vicende dei singoli protagonisti) e così via, spesso con importanti differenze tra la popolarità di un tema e l'attenzione accademica riservatagli.

Emblematica in questo senso è la figura dell'"asso", il pilota di particolare successo ed eccezionali capacità nel combattimento aereo<sup>3</sup>. Laddove i nomi e i volti di assi quali Manfred Von Richthofen (il cosiddetto Barone Rosso), William "Billy" Bishop, Georges Guynemer, Eddie Rickenbacker, Godwin Brumowski e Francesco Baracca sono oggi forse più noti di quelli dei loro comandanti supremi Hindenburg, Foch, Pershing, von Hötendorf, Haig e Cadorna, l'ampia bibliografia è in realtà superficiale e agiografica<sup>4</sup>. La persistente difficoltà di superare l'impostazione data dalla propaganda bellica, ulteriormente amplificata nell'immediato dopoguerra da una stampa puramente sensazionalista, si può percepire riflettendo sulle infinite vie dedicate a Francesco Baracca e sulla continua fortuna delle vignette con il cane Snoopy impegnato in duelli contro il Barone Rosso, sulla costruzione di riproduzioni volanti degli aerei degli assi fino alla diffusione dei giochi di simulazione. Il risultato è che del ristretto manipolo di "cavalieri del cielo" si conoscono le azioni, i velivoli e persino le insegne, ma si stenta a valutarne l'impatto sulle operazioni militari e, in genere, le caratteristiche essenziali per interpretare la categoria dell'asso della caccia, a esempio per leggerlo quale sportivo.

Nell'agosto 1914 l'aeroplano aveva una storia poco più che decennale, che ne faceva davvero l'arma nuova<sup>5</sup>. Orville Wright aveva compiuto il primo volo a motore il 17 dicembre 1903: 36 metri coperti in 12 secondi, alla velocità di 50 chilometri scarsi. Il primo a volare in Europa fu il brasiliano Alberto Santos-Dumont, il 13 settembre 1906, mentre in Italia si dovette attendere il francese Léon Delagrange e il 15 maggio 1908. La prima traversata della Manica in aereo-

plano, compiuta il 25 luglio 1909 dal francese da Louis Blériot, ebbe risonanza mondiale. Si trattava di un'impresa sportiva, scaturita dal premio di mille sterline messo in palio dal quotidiano "Daily Mail". Più che la distanza da superare o la durata del volo, entrambi inferiori ai primati del momento, fece scalpore il superamento di quella barriera, al tempo stesso geografica e simbolica, che sino ad allora era parsa proteggere la Gran Bretagna da ogni possibile invasore. Non essendovi una clientela, privata o istituzionale, il progresso tecnico era spinto dall'attività sportiva, grazie alla quale all'agosto 1914 gli aerei avevano già superato i 200 chilometri orari di velocità, i 7.850 metri di quota, le 24 ore di durata e i 1.900 chilometri di distanza. Si trattava di risultati straordinari, perché in dieci anni il più pesante dell'aria (l'aeroplano) aveva fatto più di quanto avesse fatto in circa 130 anni il più leggero (mongolfiere, aerostati e dirigibili, con i quali il volo artificiale aveva mosso i primi passi), ma non ancora sufficienti a trasformare l'aereo da mezzo sportivo in mezzo utilitario. In quegli anni persino il padre di Guynemer rinfacciava al futuro asso che l'aviazione era "uno sport, non una professione"<sup>6</sup>.

Il passaggio si compì nel 1914-18, tanto che si potrebbe dire che se i fratelli Wright inventarono l'aeroplano, la prima guerra mondiale inventò l'aeronautica. Le prime esperienze reali erano state compiute dall'Italia nel 1911-12, con un primo impiego reale durante la guerra di Libia per la ricognizione (23 ottobre 1911, capitano Carlo Maria Piazza su un Blériot XI del tutto analogo a quello della traversata della Manica)<sup>7</sup>. Nel giro di pochi mesi furono sperimentati molti possibili usi militari, dal bombardamento alla direzione del tiro di artiglieria, ed erano stati ipotizzati quelli ancora non realizzabili, quali trasporto (per deficienza del materiale) e caccia (per mancanza di avversari). Tutti questi, più altri quali la ricognizione marittima, il pattugliamento antisommergibili e altri ancora, trovarono vastissima applicazione durante la prima guerra mondiale. La produzione aeronautica mondiale, che assommò a 195.000 velivoli complessivi nel 1914-18, creò un intero settore industriale e mise milioni di persone a diretto contatto con l'aviazione (cfr. Tab. 1).

Tab. 1. Produzione aeronautica 1914-1918 (tutti i belligeranti)

Paese	1914	1915	1916	1917	1918	Totale
Inghilterra	193	1680	5716	14748	32536	54873
Francia	541	4489	7549	14915	24652	52146
Germania	1348	4532	8182	19746	14123	47931
USA*	12	22	87	1811	11921	16823
<b>Italia</b>	15**	421	1427	3861	6523	<b>12382<sup>+</sup></b>
Russia	535	1305	1870	1897	0	5607
Austria-Ungheria	60	378	923	1820	2174	5355
<b>Totale</b>	<b>2094</b>	<b>12752</b>	<b>25652</b>	<b>58567</b>	<b>91759</b>	<b>195117</b>

Fonte: nostra elaborazione su fonti diverse.

\*Il totale comprende 13.853 velivoli dell'US Army, per i quali è disponibile la ripartizione su base annuale, più 2.970 per la US Navy, per i quali tale suddivisione non è disponibile.

\*\*Dato riferito ai soli velivoli navali.

<sup>+</sup>Il totale comprende gli aerei della relazione DTAM del febbraio 1919, quelli ordinati dalla Marina in base ai propri contratti pre-DTAM (1914-1916) e una stima di quelli prodotti al di fuori dei contratti DTAM (per esempio dalla Gabardini). Per l'esercito non è disponibile il dato della produzione 1914.

La rapida evoluzione portò a distinguere tra i diversi ruoli, per ciascuno dei quali furono gradualmente sviluppati aeroplani adatti. I tre principali filoni operativi furono l'osservazione (che, prevalente sotto il profilo quantitativo, comprendeva alcune forme di appoggio ma era scarsamente popolare), l'attacco (alla cui versione più estrema, il bombardamento pesante, si sarebbe poi ricollegata la nascente dottrina del potere aereo) e della caccia. Questa assurse a una notorietà sproporzionata sia all'influenza sulle operazioni sia all'importanza numerica (cfr. Tab. 2), anche grazie alla sua dimensione competitiva e, in ultima analisi, sportiva.

Tab. 2. Ripartizione delle specialità nelle nazioni belligeranti (agosto 1918)\*

Paese	Osservazione	Caccia	Bombardamento
Gran Bretagna	23%	55%	22%
Francia	51%	34%	15%
Germania	50%	42%	8%
USA	46,5%	46,5%	7%
<b>Italia</b>	45%	46%	9%
Austria-Ungheria	28%	63%	9%
<p>Fonte: Morrow, p. 346</p> <p>Nota</p> <p>*Le definizioni dei diversi ruoli erano molto variabili, in particolare per quanto riguarda il bombardamento: quelli italiani erano tutti plurimotori, quelli austro-ungarici erano monomotori e gli altri erano un misto con forte prevalenza di monomotori.</p>			

## 2. Nasce la caccia

La caccia nacque dalla naturale tendenza a contrastare i velivoli avversari, impedendo loro di portare a termine la propria missione di ricognizione o di attacco. L'esigenza era già stata individuata durante la guerra di Libia e aveva indotto Gianni Caproni a concepire il Ca.20, primo velivolo studiato specificamente per il combattimento aria-aria<sup>8</sup>. Con lo scoppio della prima guerra mondiale, i cieli di Francia videro i primi incontri tra aerei avversari<sup>9</sup>. Alcuni si risolsero con cavallereschi saluti e altri con colpi di carabina tirati dagli osservatori "con grande sorpresa", ricordava un pilota, "perché gli aviatori si consideravano più come sportivi che come combattenti". In generale, tuttavia, nei comandi albergava un certo scetticismo sulla possibilità di duelli aerei, con ufficiali superiori che sbottavano agli aviatori: "Non sapete che non ci si batterà mai nell'aria? È impossibile! È roba da Giulio Verne! Figuriamoci!". Dopo alcuni scontri infruttuosi, i comandi ingiunsero di non cercare il combattimento ma di concentrarsi piuttosto sulle preziose ricognizioni<sup>10</sup>.

Si giunse così al 5 ottobre 1914 quando un biplano Voisin della squadriglia V24 abbatté nei pressi di Reims un Aviatik B della FFA 18 di ritorno da un attacco sulle linee francesi. D'iniziativa del comandante della V24, il Voisin, pilotato quel giorno dal sergente Joseph Frantz, era stato munito di una mitragliatrice Hotchkiss, manovrata per l'occasione dall'osservatore Quenault. Anche così, le modeste prestazioni avevano reso difficile l'intercettazione, conclusasi in modo positivo solo per il vantaggio di quota del Voisin. Le foto dell'equipaggio, ricompensato con la Legion d'onore per il pilota e la medaglia militare per l'osservatore, comparvero sui giornali già l'8 ottobre.

Una volta accettata la possibilità di combattimento nell'aria, restavano comunque da comprendere le modalità più efficaci. L'iniziale impostazione difensiva, essenzialmente statica, fu penalizzata dalla mancanza di idonee reti di scoperta e allarme, dalle limitate prestazioni dei velivoli disponibili e dalla difficoltà di collocarvi un armamento adeguato per calibro e accessibilità in volo. Di fatto, il tempo che trascorreva tra l'allarme e il decollo, sommato alla lentezza nel raggiungere la quota operativa, rendeva quasi impossibile intercettare l'avversario. Gli scontri erano dunque poco più che casuali e si concludevano di rado in modo risolutivo, anche per la sostanziale equivalenza di prestazioni tra i velivoli biposto da ricognizione e attacco e quelli, pure biposto, inviati a intercettarli. I piloti erano ben consapevoli della realtà operativa, come lasciano intravedere le lettere di Baracca del 1915. Parlando dell'iniziale assegnazione a Venezia in appoggio alla squadriglia francese inviata a difendere la città, il futuro asso spiegava che sarebbe stato "molto difficile raggiungere un apparecchio aereo che venga su Venezia dalla parte del mare, perchè non potrà essere segnalato che troppo tardi e mancherà il tempo di raggiungerlo a grandi altezze"<sup>11</sup>. La situazione non era diversa a Udine, dove la neocostituita 8ª Squadriglia biplani Nieuport era schierata a difesa del Comando supremo con l'ordine di non allontanarsi dalla città<sup>12</sup>.

Ora siamo ormai in una stagione che, o per il freddo o per le nebbie, o per la pioggia, si vola assai di rado, ed anche quando si vola, non si incontrano sempre aeroplani austriaci; anzi è molto, molto difficile di raggiungerli, poiché si inoltrano poco sul nostro territorio e a grande altezza, di modo che non abbiamo né il tempo né lo spazio sufficiente di portarci a tiro, ed essi evitano sempre il combattimento<sup>13</sup>.

La conclusione, riferita al fronte italiano ma probabilmente applicabile alle fasi iniziali su tutti i fronti, era lucida e lapidaria.

Se ci è stato possibile incontrare e combattere tempo fa, è perchè non conoscevano ancora né gli aeroplani, né i piloti che avevano contro, e se non li abbiamo abbattuti è perchè non avevamo ancora a posto le armi, essendoci mancato il tempo di provarle ed adattarle, per l'urgenza con la quale eravamo stati chiamati qua<sup>14</sup>.

Il passaggio dallo scontro occasionale al combattimento sistematico fu reso possibile dalla nascita dei primi aeroplani specificamente concepiti per il combattimento aria-aria, tutti caratterizzati dall'abolizione dell'osservatore per ridurre le dimensioni e risparmiare peso, conseguendo così un margine prestazionale di velocità e manovrabilità<sup>15</sup>. Dopo soluzioni intermedie quali il motore in posizione spingente, che creava campo di tiro libero a prua ma comportava pesanti penalizzazioni aerodinamiche e strutturali, la maturità tecnica fu raggiunta con la soluzione dell'ulteriore problema del campo di tiro anteriore grazie all'adozione del sincronizzatore, un dispositivo meccanico che interrompeva il fuoco quando l'elica attraversava il campo di tiro della mitragliatrice anteriore e consentiva dunque di sparare attraverso il disco dell'elica senza colpirla<sup>16</sup>. L'innovazione consentì ai monopiani Fokker E.I tedeschi di godere dall'estate 1915 all'inizio del 1916 di una continua superiorità sugli avversari franco-britannici, al punto da indurre la stampa inglese a battezzare il periodo *Fokker Scourge* ("il flagello Fokker")<sup>17</sup>.

Lo sviluppo dei caccia si saldò con la diffusione dell'aeroplano (e quindi con la disponibilità di bersagli) e la formulazione dei primi principi tattici per rendere il combattimento aria-aria un elemento strutturale dell'impiego dell'aeroplano in guerra<sup>18</sup>. La maggior frequenza degli scontri moltiplicò gli abbattimenti, inizialmente considerati tanto eccezionali da meritare riconoscimenti al valore, e fece emergere un ristretto gruppo di piloti in grado di conse-

guire vittorie ripetute: gli “assi”<sup>19</sup>. All’inizio il termine “asso”, mutuato dal francese *as* ma presto assunto a diffusione universale, indicava un generico possesso di capacità superiori alla media, non confinato alla specialità della caccia ma, anzi, estendibile anche a campi del tutto diversi. Questa prassi, che in fondo ricalcava quella delle decorazioni al valor militare, permetteva di definire “assi” i piloti che eccellevano nel proprio campo, anche quando questo era il bombardamento (si pensi a Maurizio Pagliano e Luigi Gori, piloti di Gabriele D’Annunzio nelle missioni su Pola e Cattaro), la ricognizione (come Natale Palli e Antonio Locatelli) o addirittura la sperimentazione o il collaudo (come Mario Stoppani e Mario De Bernardi)<sup>20</sup>. Il significato andò tuttavia rapidamente restringendosi, sino a raggiungere l’accezione odierna che considera “asso” il pilota che abbia abbattuto un certo numero di apparecchi nemici, solitamente cinque. Il primo asso riconosciuto fu il francese Roland Garros, che abbatté la sua quinta vittima nell’aprile 1915 facendo uso di una primitiva e pericolosa blindatura dell’elica che ovviava alla mancanza di sincronizzazione. Fu seguito presto da altri, tra cui il tedesco Max Immelmann, “l’aquila di Lilla”. L’intensità dei combattimenti sul fronte occidentale era tale che alla fine del 1916 i tedeschi contavano già 35 assi, il primo dei quali, Oswald Bölcke, aveva totalizzato 40 vittorie prima di morire nella collisione in volo con il camerata Böhme<sup>21</sup>. Sul fronte del Carso, dove il ritmo era più blando e le forze schierate erano minori, fu solo il 18 maggio 1917 che Luigi Olivari raggiunse le faticose cinque vittorie e diventò il primo asso italiano<sup>22</sup>.

Al di là dei fondati dubbi sull’esattezza dei dati e sulla reale affidabilità delle procedure di verifica coeva delle rivendicazioni, l’evidenza empirica conferma la difficoltà di sopravvivere alle prime missioni di guerra e di abbattere velivoli nemici, soprattutto in modo ripetuto. Secondo Mike Spick oltre metà dei cacciatori non registra alcun abbattimento, il 5% dei piloti ottiene il 40% delle vittorie e l’1% dei piloti ottiene il 12,5% delle vittorie<sup>23</sup>. Anche ponendo attenzione alla costruzione di un dato stabilizzato statisticamente, nel quale vengano equalizzati i diversi fattori potenzialmente applicabili (dalla qualità dell’addestramento a quella degli avversari, dal materiale disponibile alla meteorologia, senza trascurare l’imponderabile sorte), sembra che la tendenza generale sia costante nel tempo. Nel caso della guerra di Corea (1950-53), su 800 piloti americani di caccia a reazione F-86 che effettuarono almeno 25 missioni aria-aria gli assi furono solo 39 (4,88%, per complessive 287 vittorie, ovvero il 38% del totale) mentre 428 piloti (53,5%) non ottennero alcuna vittoria. Tutto ciò è doppiamente significativo considerando che i cacciatori erano – e sono tuttora – oggetto di selezione particolarmente attenta. Nell’esperienza italiana, l’iter formativo per la caccia veniva completato solo dal 9,5% dei candidati, che salivano al 16% per il bombardamento e al 18,1% per la ricognizione<sup>24</sup>. I cacciatori venivano dunque a costituire un’élite all’interno di una categoria che era stata elitaria sin dalla sua pur recente origine: già nel 1912 Baracca parlava della “vita molto brillante e dispendiosa” come di una “tradizione degli ufficiali aviatori”<sup>25</sup>. L’approccio quantitativo non può trascurare l’elemento umano, efficacemente tratteggiato nel 1922 da Silvio Scaroni, secondo maggior asso italiano della prima guerra mondiale<sup>26</sup>. Dicendo di voler “mettere in evidenza l’importanza massima, assoluta, del fattore morale nel combattimento aereo”, Scaroni aggiungeva di voler suggerire

ai Comandi competenti che, per fare cosa saggia, oltre che chiedere alle Ditte apparecchi veloci, di grande autonomia, agili, ecc. ecc., essi dovrebbero curare maggiormente la scelta dei piloti per questa specialità e, sin dall’inizio della scuola, impartir loro un’educazione morale che tenda a formare nell’individuo quel forte spirito combattivo che non verrà mai meno anche se dovrà esplicarsi lontano dagli sguardi di tutti.

Il brano è tanto più significativo in quanto l'asso lo omise dal suo secondo e più celebre libro, che al contrario del primo fu ristampato per quasi mezzo secolo<sup>27</sup>.

Uno spirito pronto e ben disposto è l'elemento necessario al cacciatore aereo.

L'esperienza mi ha dimostrato che il momento più difficile in un combattimento aereo, è quello in cui il cacciatore si deve risolvere all'attacco.

Chi abbia passato qualche tempo alla fronte, combattendo, ha un'idea di ciò che può essere per il fante l'uscire dalla trincea, dove è ben riparato, mentre raffiche di mitragliatrice mordono rabbiosamente il ciglio della trincea stessa; o per l'artigliere rimaner fermo al proprio pezzo, mentre la sua batteria è fatta segno all'intenso e preciso fuoco avversario; o, infine, per il pontiere, gettare una passerella, di pieno giorno, traverso un fiume, mentre l'artiglieria, le mitragliatrici e la fucileria nemica, dall'altra sponda spazzano l'intera zona ch'egli deve traversare. Pur tuttavia, nel fatto di essere inquadrati, sotto gli occhi dei superiori, coll'esempio dei compagni vicini che corrono tutti lo stesso rischio, essi trovano già un elemento di forza.

Un cacciatore che, solo, a 5.000 metri incontra uno o più avversari può, a sua scelta, affrontarli, accettare il combattimento o evitarli senza che i suoi atti vengano, in qualsiasi modo, controllati.

Egli potrà sempre trovare un pretesto per giustificare il suo mancato intervento.

L'inceppamento della mitragliatrice, il cattivo funzionamento del motore, le nubi, la foschia, sono pretesti che trovano facile credito, giacchè capitano a tutti frequentemente.

Come controllare, quindi, quanto egli asserisce?

So di dire cose poco simpatiche, ma che, purtroppo, sono successe e succedrebbero ancora: ho voluto accennarle lo stesso, per dimostrare, in certo qual modo, la verità della mia precedente affermazione.

Nello stesso senso, ma meno polemicamente, si può interpretare la lettera in cui Baracca – dopo aver lamentato che “non troviamo nemici da abbattere ed abbiamo ancora inconvenienti ai motori” – concludeva di non voler prendere licenze: “è troppo interessante stare qua ed il lavoro è grande e combiniamo diverse azioni per poter sorprendere apparecchi nemici. Ora sono tutto imbevuto della mia guerra e non desidero altro di restarmene qua<sup>28</sup>.”

### 3. La dimensione sportiva dell'asso

Se la guerra aveva fatto uscire l'aviazione dalla fase sportiva, agli occhi degli stessi aviatori la natura del combattimento aereo restava quella di un gioco: “un gioco stupefacente”, scriveva nel 1918 il francese Jacques de Sieres, “un gioco di avventure, di infinite emozioni, di eccitazione che scuote l'anima, un gioco nel quale coraggio, audacia, inventiva, determinazione, abilità e intelligenza conquistano l'onore per la vita o la gloria nella morte, se così vuole il fato”<sup>29</sup>. Ma la dimensione sportiva andava ben oltre. Pur presentando tratti in larga misura comuni alle altre specialità della nascente aviazione militare, la caccia aveva numerose caratteristiche tipiche dello sport competitivo: sfide sotto gli occhi del pubblico, colori sociali, vittorie, sconfitte, punteggi, classifiche, omologazioni, premi, nobiltà di comportamento e persino fama, notorietà e possibilità di sfruttamento economico.

Prima ed essenziale identità con l'attività sportiva è il combattimento, la cui natura di scontro individuale è sottolineata in italiano e francese dal termine “duello”. Si trattava di eventi circoscritti, di durata molto breve, limitati innanzi tutto dalla capacità di munizioni e carburante, che si svolgevano a bassa quota sulle linee del fronte, direttamente sulla testa dei soldati-spettatori, e si concludevano con un esito immediatamente osservabile quale la distruzione di un aereo (magari in fiamme), la ritirata precipitosa verso le proprie linee e la sicurezza

offerta dallo sbarramento contraereo ovvero l'interruzione consensuale (per mancanza di munizioni, per impossibilità di prevalere o per altri motivi). Gli scontri, solitamente risolti con duelli individuali, assunsero solo occasionalmente alla consistenza di vere battaglie aeree, come il 26 dicembre 1917 su Istrana<sup>30</sup>.

Gli spettatori potevano seguire lo svolgimento delle sfide innanzi tutto attraverso i colori sociali, intesi quale sistema strutturato per distinguere amici e avversari in cielo. Data l'estrema rapidità dei combattimenti, non a caso definiti in inglese *dogfight* ("zuffa di cani"), la necessità di coordinamento tra i velivoli appartenenti alla propria parte non era diversa da quella dei giocatori di calcio o di rugby. Mancando la possibilità di comunicare in fonìa, lo strumento essenziale era il riconoscimento ottico a distanza consentito da una serie di elementi che andavano dalla generica identità nazionale (con le nazioni dell'Intesa accomunate da coccarde di diverse combinazioni di tre colori e gli Imperi Centrali contraddistinti da croci nere invero piuttosto lugubri) a quella intermedia del reparto (tramite uno stemma, una codifica grafica o alfanumerica, o nei casi più estremi la colorazione sgargiante dell'intero velivolo, come presso la *Jasta Richthofen*) fino a quella personale (dal celeberrimo Cavallino rampante nero di Baracca al punto interrogativo bianco su fondo blu di Mecozzi, dal "Kennscht mi noch?" di Friederich Kempf al cuore nero con teschio e tibie di Charles Nungesser)<sup>31</sup>. Se la casistica è talmente vasta da sfuggire a una facile sistematizzazione, è chiaro che sigle e stemmi erano frequentemente citati nei rapporti di combattimento e – cosa più importante ai fini del riconoscimento delle vittorie che permettevano di scalare i vertici della classifica – degli osservatori a terra, che con il passare del tempo imparavano ad associarli a singoli aviatori.

L'esito di queste competizioni individuali, ripetute nel tempo, si trasformava in classifiche, nel caso della caccia costituite dal numero di vittorie conseguite, cioè di nemici abbattuti (ma non necessariamente uccisi, come potrebbe erroneamente far pensare il termine *kill* spesso presente nella letteratura di lingua inglese). Così, le 80 vittorie in combattimento aereo fanno del tedesco Manfred von Richthofen il maggior asso della prima guerra mondiale, seguito dal francese René Fonck (75 vittorie), dal canadese "Billy" Bishop (72), dal tedesco Ernst Udet (62) e dall'inglese "Mick" Mannock (61). Sul fronte italiano, meno esteso e soprattutto con una minor densità di velivoli, i maggiori assi furono Francesco Baracca (34) e l'austriaco Godwin Brumowski (variamente stimate in 35-39). Le classifiche, in continua evoluzione, erano di pubblico dominio attraverso una pluralità di fonti che andavano dai comunicati ufficiali alle motivazioni delle decorazioni al valor militare fino ai concorsi a premi sotto l'egida industriale.

Il sistema, nella sua linearità, si basava sull'attendibilità delle vittorie dichiarate dai singoli piloti, che a sua volta postulava l'esistenza di un sistema strutturato di verifica e l'esatta comprensione di ciò che veniva considerato una "vittoria". Ufficialmente non si conteggiava come vittoria la semplice interruzione dell'azione nemica (per esempio l'aver costretto un ricognitore a rientrare, senza poter più fotografare il terreno, ovvero l'abbassamento al suolo di un pallone da osservazione), ma era richiesta la distruzione del mezzo avversario, la sua caduta entro il proprio territorio o quella in territorio avversario, purché osservata e documentata. In realtà, tali concetti erano di difficile applicazione pratica. Se si esclude il caso del velivolo caduto nel territorio controllato dall'abbattitore, e dunque facilmente verificabile, non era sempre agevole la conferma della caduta in territorio avversario o della distruzione in aria<sup>32</sup>. Entro certi limiti, il margine d'errore si può considerare una parte inevitabile della "nebbia della guerra": nonostante la facilità di incrociare i dati di entrambe i versanti del fronte, è tuttora impossibile identificare la terza vittoria di Carlo "Francis" Lombardi, assente dal

suo libretto di volo ma compresa nella verifica postbellica e citata nelle memorie del pilota<sup>33</sup>. Molto spesso l'esatta ricostruzione delle circostanze della morte resta difficile a quasi un secolo di distanza, persino quando le vittime erano piloti di fama universale quali von Richthofen, Georges Guynemer e Baracca<sup>34</sup>. Un altro punto spinoso riguarda la condivisione delle vittorie. Nel sistema francese, mutuato anche dall'Italia, uno stesso velivolo poteva essere attribuito a tutti i piloti che avevano partecipato a un dato combattimento, sia pure previa valutazione all'interno del reparto sull'importanza dell'effettivo contributo dato dal singolo pilota. Ciò gonfiava il numero totale dei successi (o almeno di quelli conteggiati sommando i totali personali) ma soprattutto facilitava l'ascesa dei gregari dei piloti di maggior successo, come nel caso di Guido Nardini (sei vittorie, delle quali due condivise con Baracca) e Giorgio Michetti (cinque vittorie, delle quali due con Scaroni).

All'interno di queste coordinate generali, il sistema più rigoroso fu forse quello italiano. Le *Norme provvisorie per l'impiego delle squadriglie da caccia* del 5 giugno 1918 vietavano al pilota di "mendicare" testimonianze e consideravano necessarie le conferme di due osservatori (al fronte, d'artiglieria o su palloni), di prigionieri di guerra, di diversi piloti che avessero assistito personalmente allo scontro o di testimoni di un'indubbia picchiata verticale fino al suolo. A ulteriore riscontro, nell'immediato dopoguerra le liste di vittorie furono sottoposte a un'attenta revisione che confermò i successi di Baracca, Ruffo e Scaroni ma tagliò quelli di Ferruccio Ranza e Flavio Torello Baracchini. Di contro, il sistema meno rigoroso sembra essere stato quello inglese, che conteggiava quali vittorie gli aerei che il pilota dichiarava di aver visto cadere *Out of Control* (fuori controllo, Ooc). La presenza britannica sul fronte italiano nel 1917-18 è indicativa delle distorsioni che ciò poteva generare: in pochi mesi quattro squadroni dichiarate oltre 550 abbattimenti (compresi 420 appannaggio di 43 assi), contro le 633 vittorie complessive rivendicate dall'intera aviazione italiana nel corso della guerra<sup>35</sup>. Vi è il fondato dubbio che alcuni piloti abbiano sfruttato consapevolmente l'elasticità delle verifiche per gonfiare il proprio *palmarès*: è il caso di Bishop, decorato di Victoria Cross e accreditato di 72 vittorie delle quali solo un terzo sono oggi ritenute attendibili. Nell'estate 1918, per esempio, Bishop rivendicò "24 vittorie in 23 sortite volate nell'arco di 22 giorni, una sola delle quali confermata da un testimone indipendente". La stessa Victoria Cross gli fu attribuita per un attacco solitario condotto all'alba del 2 giugno 1917 contro un aeroporto tedesco, per il quale non vi sono a tutt'oggi riscontri documentali, nonostante in teoria le regole per l'assegnazione della massima decorazione britannica prescrivessero almeno due testimoni<sup>36</sup>. Anche il sistema austriaco "era basato su criteri molto laschi, che, sostenuti da rapporti ottimistici degli osservatori al suolo, confermavano come 'vittorie' aerei che in realtà erano sfuggiti illesi o con danni minimi"<sup>37</sup>.

L'incertezza sui risultati conseguiti mal si sposava con la necessità della loro rapida diffusione, anche ai fini di propaganda, tramite i bollettini di guerra o sulla stampa, come nel caso del premio "Cacciatori del Cielo" bandito dalla Pirelli in collaborazione con "Il Secolo Illustrato" per l'aviatore che avesse abbattuto il maggior numero di velivoli nemici nel periodo 10 luglio-31 ottobre 1917. La classifica, che vide Piccio aggiudicarsi le 10.000 lire del primo premio grazie a 11 vittorie, davanti a Baracca (con 10 vittorie e 5.000 lire) e diversi piloti della 91<sup>a</sup>, a conferma dell'importanza di giocare in una squadra vittoriosa. Per la difficoltà di accedere ai documenti archivistici, nonché di comparare quelli delle parti avverse, tali dati imperfetti costituirono per decenni la base per la ricostruzione degli eventi, facilitando il perpetuarsi di leggende e agiografie tuttora diffuse nonostante l'ormai conclamata infondatezza.



Se i singoli punti sono inaffidabili, le classifiche hanno dunque senso solo all'interno delle singole nazioni, all'interno delle quali si può immaginare un'applicazione sostanzialmente omogenea, o quanto meno un effetto comparabile delle distorsioni. L'eventuale ricostruzione moderna delle liste con criteri e standard rigorosi avrebbe effetti potenzialmente clamorosi, per esempio con il sorpasso di Baracca (e potenzialmente Scaroni e Piccio) su Bishop. Anche senza tale operazione, il numero di vittorie è un sistema piuttosto semplicistico per confrontare situazioni tra loro assai diverse. In termini di abilità del pilota potrebbe per esempio essere più significativo comparare le vittorie alla permanenza in reparti di caccia: in questo caso, le 26 vittorie in nove mesi di Scaroni darebbero un coefficiente 2,89, superiore di quasi la metà al 2 di Udet (62 vittorie in 31 mesi) e più che doppio dell'1,3 di Baracca (34 in 26 mesi). O ancora, in termini di impatto sulla disponibilità di mezzi dell'avversario, le 80 vittorie di von Richthofen rappresentano lo 0,000146 della produzione britannica (54.873 velivoli) e lo 0,000747 di quella combinata franco-britannica (107.019 velivoli), mentre le 34 di Baracca sono lo 0,006345 di quella austro-ungarica (5.355 velivoli). Altri indicatori ancora si potrebbero costruire raffrontando i successi ai combattimenti sostenuti. Anche senza volersi agganciare all'importanza assunta dalle statistiche nello sport contemporaneo, sia come materiali per i commenti giornalistici sia come strumento di analisi tattica, è utile evidenziare come gli assi fossero ben consapevoli dell'importanza dei fattori di opportunità. Nella primavera 1917, alla vigilia della creazione della 91ª Squadriglia, Baracca scriveva per esempio di avere "l'incubo del comando di una squadriglia, che non desidero: non si considera affatto che io sarei più utile qui che altrove"<sup>38</sup>. E ancora "desideravo non avere il comando di squadriglia ancora per 3 o 4 mesi, per esser libero di volare, ma non potrò forse ottenerlo, poiché mancano capitani e dovrò andare a prendere il mio posto"<sup>39</sup>.

Le squadriglie (o i reparti operativi equivalenti nelle altre forze aeree) erano l'equivalente delle squadre sportive, delle quali riproducevano le strutture gerarchiche (con il comandante nel duplice ruolo di allenatore e capitano in campo, come peraltro nella fase iniziale di molti sport), l'affiatamento sul campo (dalla elementare coppia con leader e gregario fino alle tattiche più complesse), la competitività e il prestigio. La loro composizione variava in funzione delle diverse tradizioni nazionali (presso gli austriaci, per esempio, si ebbero a lungo reparti misti, con sezioni caccia incorporate in squadriglie da ricognizione in funzione di scorta) e di forza armata (come la Marina italiana, che privilegiò a lungo un'articolazione per "stazioni" in cui la squadriglia era un'entità sostanzialmente formale). Il prestigio consentiva ai reparti di maggior successo di reclutare i piloti migliori, con l'ulteriore effetto di rinforzarne le possibilità di successo individuale (in particolare per quanto riguardava la possibilità di sopravvivere alle prime e più critiche missioni) e collettivo. Alla 91ª, per esempio, le vittorie di Giuliano Parvis e Guido Nardini si sovrapponevano in tutto o in parte a quelle di Baracca e viceversa. Ben sette delle 16 squadriglie caccia italiane, per esempio, non ebbero neppure un asso; altre cinque ne ebbero da uno a cinque; mentre le quattro squadriglie più celebri ne ebbero in tutto 29, compresi 12 nella sola 91ª e 11 nella sola 78ª<sup>40</sup>. Era infine a questi reparti che si guardava per una sorta di consulenza sulla scelta dei nuovi velivoli: nel settembre 1917 fu la 91ª a bocciare come caccia l'Ansaldo SVA, destinato poi a grande fama come ricognitore strategico, così come fu ai piloti della 91ª che fu chiesto di valutare l'Ansaldo A.1 Balilla, al cui progetto aveva dato un contributo decisivo l'asso Olivari<sup>41</sup>.

Dopo un iniziale periodo di scetticismo, i comandi compresero il valore di propaganda dei piloti come antidoto all'orrore suscitato dagli enormi carnai sui campi di battaglia e in genere quale esempio di eroismo individuale nel contesto di una guerra sempre più di massa. Le

foto degli assi, e in generale dei cacciatori, iniziarono dunque a essere pubblicate con grande risalto sui giornali illustrati. Di qui alle opere più ampie il passo fu breve: von Richthofen diede alle stampe la propria autobiografia nel 1917; subito dopo la morte di Guynemer il padre incaricò Henry Bordeaux, futuro membro dell'Académie de France, di scriverne la biografia; nel 1919 Vittorio Varale l'epistolario di Baracca, e così via<sup>42</sup>.

Questa riconoscibilità degli aviatori non fu estranea all'affermarsi del mito dell'asso. Essa, di per sé un privilegio in una guerra di massa, si traduceva per gli aviatori in incontri con esponenti delle case regnanti o del governo, popolarità individuale e posta. Gli assi tedeschi venivano ricevuti o invitati a cena dal kaiser e dal principe reggente di Baviera<sup>43</sup>. "È incredibile quanto io venga onorato", scriveva Immelmann. "Non riesco neppure a descriverlo. La mia posta si è enormemente gonfiata da quando sono divenuto un uomo famoso"<sup>44</sup>. Nella stessa situazione si trovò Francesco Baracca, che già dopo la vittoria del 7 aprile 1916, la prima in assoluto della caccia italiana, lamentava di aver "dovuto scrivere molto per rispondere a tutti e il lavoro è stato improbo, contrario alle mie abitudini"<sup>45</sup>. Non si trattava solo del fascino della novità. Rivolgendosi alla madre, il pilota lughese scriveva: "Vorrei ben avere il tempo di occuparmi di tutto, ma mi è impossibile ed i giorni sfuggono velocissimi e ad ogni posta mi arrivano venti lettere e biglietti da ogni parte del mondo, anche dall'America"<sup>46</sup>. A Garros giungevano ogni giorno lettere di ammiratrici<sup>47</sup>. Non mancavano quanti erano infastiditi da tanta popolarità altrui: Georg Queri, un corrispondente di guerra di Monaco, scrisse acidamente che l'esercito tedesco avrebbe dovuto assegnare a Immelmann degli attendenti incaricati di rispondere alle lettere degli ammiratori<sup>48</sup>.

Alla fama si accompagnavano diverse forme di premio, dalle decorazioni al valore (quale la *Pour le Mérite* tedesca, popolarmente nota come "Blue Max") agli *Ehrenbecher* (coppa d'onore) attribuite dai comandi per ogni vittoria<sup>49</sup>. I premi potevano però avere una dimensione economica, rappresentata dalle somme attribuite per l'abbattimento degli aerei nemici, dalla possibilità d'impiego come piloti collaudatori, dalla promozione di prodotti e persino dalla pubblicazione di libri. La prima citazione di premi in denaro è probabilmente quella annotata da Baracca sul proprio diario il 5 ottobre 1915.

Si è saputo che ci sono 20.000 lire di premio per ogni aeroplano abbattuto. Non si passerebbe male il prossimo carnevale. Ma come abatterli se non vengono? E vi è anche il rischio di essere abbattuti. Dunque, una buona puntata alla Montecarlo; la pelle da una parte, dall'altra 20.000 lire e la gloria<sup>50</sup>.

Con il diffondersi del meccanismo premiale, l'attribuzione della vittoria assunse una dimensione economica parallela al riconoscimento dell'abilità in combattimento.

L'aeroplano abbattuto da Stoppani cadde in territorio nostro – per cui spetta al pilota un premio di L.10.000 – ciò che indusse un pilota di un'altra squadriglia (sopraggiunto quando l'aeroplano nemico colpito a morte precipitava a terra) a vantare anch'esso dei diritti, asserendo di aver dato il colpo di grazia,

si legge in una nota allegata all'interrogatorio di un austriaco abbattuto, a proposito della quinta vittoria del sergente Mario Stoppani, colta il 31 ottobre 1916<sup>51</sup>. "Ora la questione è in mano al comandante supremo e, a sventare tale manovra, vi sono già le dichiarazioni scritte degli aviatori che da terra assistettero al combattimento e, più che altro, basterà il contenuto del Notiziario n. 2014 dal quale si rileva la deposizione fatta dal caporale austriaco rimasto prigioniero". Il forte ammontare dei premi e il loro essere riservati ai soli cacciatori costituiscono un problema nei riguardi dei piloti delle altre specialità, tanto da portare all'istituzione di

premi anche per bombardieri, dirigibilisti e per le “audacie individuali” in genere<sup>52</sup>. In realtà questo non influì molto sulla popolarità dei piloti non da caccia, la cui via alla notorietà continuò a passare per il rapporto con personaggi celebri (si pensi ai vari piloti che portarono in volo Gabriele d’Annunzio, che pur essendo un grande appassionato di aviazione non conseguì mai il brevetto di pilotaggio) o alla capacità di sopravvivere nelle circostanze più sfavorevoli (come Oreste Salomone, decorato di medaglia d’oro al valor militare quale solo sopravvissuto a bordo di un Caproni martoriato dalla caccia avversaria, o Ercole Ercole, rientrato attraversando a piedi le linee dopo essere stato abbattuto).

Un premio di altro tipo, o meglio una ricompensa, era la possibilità di accedere alla posizione di collaudatore, assai ambita per le somme di denaro corrisposte sia per l’attività sperimentale sia per quella di collaudo di produzione, rispettivamente di 30-50.000 lire per prototipo e 300 per ciascun esemplare di serie<sup>53</sup>. La nascente industria, dal suo canto, mirava a reclutare piloti esperti sia per il potenziale contributo allo sviluppo di nuovi prodotti sia per l’influenza che il loro prestigio poteva esercitare nel superare eventuali diffidenze dei colleghi ai reparti<sup>54</sup>. È il caso di Mario De Bernardi e Mario Stoppani, potenziali assi reclutati nel 1916 dalle ditte Pomilio e Ansaldo prima di poter conseguire le agognate cinque vittorie. Nella primavera 1917 la ditta genovese cercò di reclutare Baracca che però, focalizzato sul proprio ruolo di cacciatore, ne dirottò l’interesse sul collega Luigi Olivari, con il quale era in quel momento appaiato in cima alla lista degli assi italiani, a quota 12 vittorie. Olivari si trovò così coinvolto nel programma ansaldino per lo sviluppo di un caccia nazionale, prima con lo SVA e poi con l’A.1, un’attività faticosa che forse contribuì alla prematura morte per incidente di volo. Gli interessi industriali non erano apprezzati dai combattenti, a disagio nello scoprire che nelle retrovie allignavano “commercio e inganno”, in netto contrasto con i valori e i codici che prevalevano in zona d’operazioni<sup>55</sup>.

Pure il comportamento cavalleresco verso il nemico sconfitto rimandava a un’etica più sportiva che guerresca. Dalla visita in ospedale all’invio di lettere ai familiari al lancio di corone di fiori, fino all’incredibile brindisi a von Richthofen presso un reparto inglese, i numerosi episodi presenti nelle biografie dei cacciatori di entrambi gli schieramenti si possono considerare l’ultimo baluardo della guerra senza odio ormai travolta dalla realtà.

Un’ultima dimensione che accomuna assi e grandi atleti è l’accesso alla carriera dirigenziale non solo all’interno del proprio settore (dagli innumerevoli calciatori divenuti allenatori alla presidenza Uefa di Michel Platini) ma anche al di fuori (come il cestista statunitense Bill Bradley, tre volte senatore e candidato alla nomination democratica nel 2000, o Gianni Rivera, quattro volte deputato in Italia e una a Strasburgo, nonché sottosegretario alla Difesa). Stilare un elenco completo degli assi che proseguirono la propria carriera nell’ambiente aeronautico è impossibile. Al primo posto tra quanti seppero trasformare la propria popolarità in una carriera post-bellica vi è certamente Hermann Göring (22 vittorie, successore di von Richthofen al comando del suo Jagdgeschwader 1 JG1), divenuto nella Germania nazista presidente del Reichstag (1932-45), ministro dell’Aviazione (1933-45), delle Foreste (1934-45) e presidente della Prussia (1933-45)<sup>56</sup>. Assente la dimensione politica, in Italia gli equivalenti più immediati di Göring si possono considerare Pier Ruggiero Piccio (24 vittorie) e Rino Corso Fougier (5 vittorie). Piccio fu nominato nella neo-costituita Regia aeronautica Comandante generale (1923) e quindi Capo di Stato maggiore sino al febbraio 1927, senza però dare buona prova; Fougier fu carismatico comandante del 1° Stormo caccia, dove creò una tradizione di acrobazia collettiva tanto brillante quanto portatrice di conseguenze negative sul piano operativo nella seconda guerra mondiale, per diventare quindi Capo di Stato maggiore nel 1941-43. Negli Stati Uniti Eddie

Rickenbacker (26 vittorie) fu amministratore delegato della Eastern Air Transport, che sviluppò nella Eastern Air Lines e guidò per quasi un quarto di secolo (1935-1959), durante il quale fu a lungo la compagnia aerea più redditizia del paese. L'italiano Amedeo Mecozzi (cinque vittorie) fu noto soprattutto per il contributo al vivace dibattito dottrinario degli anni Trenta sul potere aereo<sup>57</sup>. La sua "aviazione d'assalto" informata al concetto delle "minime distruzioni necessarie e sufficienti" si poneva diametralmente in contrasto con l'idea del bombardamento strategico di Giulio Douhet. Direttore della "Rivista Aeronautica" sino ai primi anni Cinquanta e autore prolifico (sia pure in forma semiprivata), Mecozzi fu forse l'ultimo asso al mondo a esercitare un'influenza attiva su una forza aerea. Ancora in Germania Ernst Udet, con 62 vittorie il secondo maggior asso tedesco del conflitto, divenne nel 1939 *Generalluftzeugmeister* (direttore tecnico) della *Luftwaffe*, dimostrandosi però poco adatto al lavoro amministrativo e di coordinamento, al punto da trovare nel suicidio l'unica via d'uscita<sup>58</sup>. Maggiore successo ebbe Wolfram von Richthofen<sup>59</sup>. Cugino di Manfred, riuscì a farsi assegnare al JG1 nell'aprile 1918 e concluse la guerra con otto vittorie, iniziando una prestigiosa carriera che si sarebbe conclusa nel 1944 al comando della 2ª *Luftflotte* in Italia. In Francia René Fonck ebbe una breve carriera politica, ma fallì nelle sue imprese sportive e tenne un comportamento molto ambiguo durante il periodo di Vichy<sup>60</sup>. In Italia, infine, Ferruccio Ranza (17 vittorie, successore di Baracca al comando della 91ª Squadriglia), percorse tutta la carriera sino a diventare generale di squadra aerea e comandare la 4ª Squadra aerea. Analogamente Scaroni (26 vittorie), che dopo aver lasciato il servizio militare rientrò nella Regia aeronautica diventando generale di squadra aerea e comandante dell'Aeronautica della Sicilia (1941-43).

#### 4. Conclusioni

Mentre il ruolo dell'aviazione nei conflitti futuri dominò il dibattito militare postbellico, la caccia restò esclusa da una discussione polarizzata intorno ai capisaldi dell'indipendenza dalle forze di superficie (connessa al ruolo strategico vagheggiato da Giulio Douhet o alla difesa delle coste statunitensi proposta da William Mitchell) o dell'appoggio diretto alle operazioni di superficie (con subordinazione agli eserciti e alle marine). In altre parole, se le diverse scuole di pensiero differivano nell'individuare ciò che avrebbe fatto dell'aereo il mezzo decisivo per la guerra moderna, tutte concordavano nell'attribuire alla caccia un ruolo puramente strumentale privo di valore strategico e incapace in sé di giustificare la pretesa d'indipendenza delle forze aeree, che si può sintetizzare nella promessa di poter imprimere una risoluzione rapida alla più sanguinosa paralisi di massa della storia.

In pieno contrasto, la maneggevolezza e la capacità di compiere strepitose evoluzioni in spazi ristretti resero la caccia popolarissima sia con gli aviatori sia con il grande pubblico, che le ammirava in apposite gare o nelle manifestazioni aeree organizzate dalle aeronautiche. Si perpetuava così il paradosso tra lo sfruttamento propagandistico della caccia e la sua distanza da una realtà operativa basata su osservazione, appoggio al suolo, ricognizione e bombardamento strategico.

All'enorme popolarità degli assi, sia come singoli sia quale categoria, non corrisponde dunque un altrettanto importante contributo della caccia alle operazioni. In compenso, le promozioni per merito di guerra e le decorazioni, unite alla popolarità, garantiscono agli assi (o almeno a quelli rimasti o rientrati in servizio) carriere importanti con un ruolo (o almeno un'influenza) cruciale nello sviluppo delle forze aeree, nell'industria aeronautica e nell'ambiente aviatorio in genere, spesso fino al punto di eccedere il proprio livello di competenza.

All'interno delle aeronautiche, la concezione sportiva della caccia portava a richiedere velivoli caratterizzati soprattutto da grande agilità e velocità (sia orizzontale sia ascensionale) ma con modesta autonomia, limitato armamento e soprattutto senza i sistemi indispensabili per la guerra moderna. Attraverso la cosiddetta *Fighter mafia* ("mafia della caccia"), questa concezione ha continuato a informare lo sviluppo tecnologico sino agli anni Settanta, privilegiando la ricerca esasperata della manovrabilità quale caratteristica fondamentale dei caccia moderni (si pensi al General Dynamics F-16 e al Sukhoi Su-27)<sup>61</sup>. Persino nell'inclusione tra gli asseriti difetti del nuovo F-35 della difficoltà per il pilota di girare la testa, si può avvertire l'eco di una concezione del combattimento aereo incentrata sul duello a vista della prima guerra mondiale, come se nulla avessero cambiato radar e altri sensori, missili in grado di colpire oltre l'orizzonte e sistemi di scambio automatico dati che permettono di operare in modalità completamente passiva<sup>62</sup>. A un secolo di distanza dalla prima vittoria in combattimento aereo, il persistere del mito dell'asso continua dunque ad avvalorare una percezione sportiva della guerra aerea che prevale sull'effettivo ruolo e sulla reale importanza delle operazioni aeree per la sicurezza e il perseguimento degli obiettivi politici degli Stati.

#### NOTE

1. Sul tema si veda P. FUSSELL, *The Great War and Modern Memory*, Londra, Oxford University Press, 1975 (tr. it. *La grande guerra e la memoria moderna*, Bologna, Il Mulino, 1975), peraltro incentrato sulla prospettiva britannica. Per Tolkien cfr. J. GARTH, *Tolkien and the Great War*, 2003 (tr. it., *Tolkien e la grande guerra*, Genova, Marietti, 2007).

2. Sull'aviazione della prima guerra mondiale si può fare riferimento a J.H. MORROW, *The Great War In the Air. Military Aviation from 1919 to 1921*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1993, e, per l'Italia, a B. DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Milano, Mursia, 2011. Per la cultura aeronautica e il suo immaginario cfr. R. WOHL, *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination*, New Haven, Yale University Press, 1994.

3. Per un'introduzione alla categoria e alla figura dell'asso cfr. R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., pp. 203-250, e M. LONGONI, *Gli 'assi' sul fronte italiano*, in *La grande guerra aerea, 1915-1918*, a cura di P. Ferrari, Novale, Rossato, 1994, pp. 291-322.

4. La raccolta più ampia di schede biografiche e liste delle vittorie sugli assi della prima guerra mondiale è stata pubblicata dall'editore londinese Grub Street e comprende C. SHORES, N. FRANKS, R. GUEST, *Above The Trenches*, 1990, con supplemento 1996 (assi britannici e dell'impero); N. FRANKS e W. BAILEY, *Over The Front*, 1992 (francesi e statunitensi); N. FRANKS, F. BAILEY, R. GUEST, *Above The Lines*, 1993 (tedeschi); N. FRANKS, R. GUEST, G. ALEGI, *Above The War Fronts*, 1997 (belgi, italiani, russi, austro-ungarici, piloti e osservatori di biposto inglesi). Sugli assi italiani si vedano anche le ricerche più aggiornate di R. GENTILLI, A. IOZZI, P. VARRIALE, *Gli assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 2002, e P. VARRIALE, *Italian Aces of World War 1*, Botley, Osprey, 2009 (ed. it., *Gli assi italiani della grande guerra*, Gorizia, LEG, 2011). Per gli assi austriaci il riferimento classico, ma non privo di problemi, è M. O'CONNOR, *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire*, Champlin Fighter Museum Press, Falcon Field, 1986; più affidabile, ma trattante solo in parte l'argomento, P. VARRIALE, *Austro-Hungarian Albatros Aces of World War 1*, Botley, Osprey, 2012, p. 90.

5. Per i lineamenti essenziali della storia dell'aviazione si possono consultare *Storia dell'aviazione*, Milano, Fabbri, 1973-1976, voll. 1-2; *Chronicle of Aviation*, Londra, JL International, 1992; M. BENICHO, *Un siècle d'aviation française. 1901-2001*, Clichy, Larivière, 2001.

6. R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., p. 230.

7. Cfr. G. ALEGI, *Nei cieli della Libia – Colonialismo e i primi impieghi dell'aeroplano*, in *Le forze armate italiane e la nazione italiana (1861-1914)*, a cura di R.H. Rainero e P. Alberini, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2003; ID., *Blériot XI*, Berkhamsted, Albatros Publications, 2004.

8. G. ALEGI, *Caproni Ca.20: un caccia mancato*, in "Aerofan", n. 61 (aprile-giugno 1997). Per un confronto tecnico con il successivo Nieuport Ni.11, P. MIANA, *Caproni Ca.20*, in "Quaderni della Rivista Aeronautica", anno IV (2009), n. 4.

9. Cfr. D. MÉCHIN, *Le duel historique de Joseph Frantz*, in "Le Fana de l'Aviation", nn. 539-540 (ottobre-novembre 2014), dal quale dipendiamo anche per le citazioni testuali.

10. R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., p. 207.

11. F. Baracca alla madre, 20 luglio 1915, in Biblioteca Trisi Lugo (Btl). Sul vasto epistolario di Baracca e le sue vicissitudini cfr. P. VARRIALE, *L'epistolario di Francesco Baracca*, in *Francesco Baracca tra storia, mito e tecnologia*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 2008, pp. 39-43.

12. L'esercito italiano mutò più volte il sistema di numerazione dei reparti. L'8ª Squadriglia biplani Nieuport, costituita il 26 luglio 1915, divenne così la 1ª Squadriglia caccia (1º dicembre 1915) e quindi la 70ª Squadriglia caccia (15 aprile 1916), dalla quale il 1º maggio 1917 fu tratta la 91ª Squadriglia. Per le vicende e trasformazioni dei reparti italiani cfr. R. GENTILI e P. VARRIALE, *I reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 1999.

13. F. Baracca alla madre, 10 ottobre 1916, in Museo del Risorgimento di Milano (Mrm).

14. *Ibidem*.

15. Sullo sviluppo dei caccia cfr. P. LEWIS, *The British Fighter Since 1912*, Londra, Putnam, 1979<sup>4</sup>; E. ANGELUCCI e P.M. BOWERS, *Il caccia americano dal 1917 ad oggi*, Milano, Mondadori, 1985; R. KOSIN, *The German Fighter Since 1945*, Londra, Putnam, 1988; B. DI MARTINO, *L'evoluzione del velivolo da caccia nella Grande Guerra*, in *Francesco Baracca tra storia, mito e tecnologia* cit., pp. 57-93.

16. Per l'evoluzione dell'armamento aereo cfr. H. WOODMAN, *Early Aircraft Armament. The Aeroplane and the Gun Up to 1918*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1989 e, limitatamente all'Italia, F. CAPPELLANO, B. DI MARTINO, B. MARCUZZO, *Gli artiglieri delle aquile. L'armamento aereo in Italia durante la Grande Guerra*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 2011.

17. Cfr. N. FRANKS, *Sharks Among Minnows: Germany's First Fighter Pilots and the Fokker Eindecker Period, July 1915 to September 1916*, Londra, Grub Street, 2001. Nell'aprile 1917 si ebbe seconda fase di superiorità tedesca, battezzata *Bloody April* ("Aprile di sangue"). Cfr. P. HART, *Bloody April. Slaughter in the Skies over Arras, 1917*, Londra, Weidenfeld & Nicolson, 1995; N. FRANKS, R. GUEST, F.W. BAILEY, *Bloody April ... Black September*, Londra, Grub Street, 1995.

18. Cfr. P. VARRIALE, *Le tattiche della caccia: dall'improvvisazione alla dottrina*, in *L'Aeronautica italiana nella I Guerra Mondiale*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 2010, pp. 199-206.

19. Il termine conobbe diffusione pressoché universale, salvo in Germania dove si preferirono termini quali *Kanone* ("cannone") e *Expert* ("esperto").

20. A conferma della perdurante prevalenza dei cacciatori nell'immaginario collettivo, al di fuori dei cacciatori pochi tra i più famosi piloti italiani della Grande Guerra sono stati oggetto di vere biografie: nulla esiste su Pagliano e Gori, mentre su Palli è disponibile solo dell'ormai datato A. PORRO, *Natale Palli*, Milano, Zucchi, 1936. Su Stoppani e De Bernardi si dispone solo di opere di taglio giornalistico o familiare (G. EVANGELISTI, *Cento aeroplani e un grande cuore*, Milano, Artioli, 1969; ID., *Un'aquila nel cielo*, Firenze, Olimpia, 1999; M.V. FALORSI DE BERNARDI, *Mario De Bernardi*, Roma, Bizzarri, 1976). Locatelli è stato di recente oggetto di una biografia scientifica (R. CHIARINI, *Una vita in volo*, Azzano San Paolo, Bolis Edizioni, 2011).

21. N. FRANKS, F. BAILEY, R. GUEST, *Above The Lines* cit., Appendice II.

22. Cfr. G. DESTEFANIS, *Luigi Olivari. Primo "asso" d'Italia, 1891-1917*, Borgone Susa, Melli, 1997.

23. Seguiamo i dati e le analisi proposte da M. SPICK, *The Ace Factor. Air combat and the role of situational awareness*, Shrewsbury, Airlife, 1988.

24. Per i dati cfr. G. ALEGI, *Costruire piloti: scuole, allievi, istruttori e aerei*, in *L'Aeronautica italiana nella I Guerra Mondiale*, a cura di G. Montinaro e M. Salvetti, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 2010, p. 147 e fonti citate.

25. F. Baracca al padre Enrico, 16 maggio 1912, in Archivio Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica Militare (AUS/AM). Sui piloti cfr. anche F. CAFFARENA, *Dal fango al vento*, Torino, Einaudi, 2010.

26. S. SCARONI, *Impressioni e ricordi di guerra aerea*, Roma, Danesi, 1922, pp. 127-128.

27. S. SCARONI, *Battaglie nel cielo*, Milano, Longanesi, 1971.

28. F. Baracca alla madre, 15 maggio 1918, in AUS/AM.

29. J. DE SIEYES, *Aces of the air*, in "National Geographic", gennaio 1918, p. 5.

30. G. ALEGI, *The Air Battles of Istrana, 26 December 1917*, in "Cross and Cockade International", vol. 26 (1995), n. 1.

31. Nonostante l'interesse modellistico per l'argomento faccia sì che mimetiche e araldiche di velivoli e piloti compaiano in tutte le monografie sui diversi tipi di aereo, le trattazioni sistematiche sono sporadiche e scarsamente utili sotto il profilo interpretativo. Per la Francia cfr. *Les escadrilles de l'aéronautique militaire française*, Vincennes, Service Historique de l'Armée de l'Air, 2005; più datato, pur nella sua prospettiva globale, B. ROBERTSON, *Aircraft camouflage and markings 1907-1954*, Letchworth, Harleyford, 1964.

32. Per un'analisi complessiva del problema cfr. M. LONGONI, *Gli 'assi' sul fronte italiano* cit., pp. 310 ss.

33. Sul punto cfr. R. GENTILLI, A. IOZZI, P. VARRIALE, *Gli assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra* cit., p. 214; F. LOMBARDI, *Gli amici di Marcon. 77a Squadriglia caccia, 1918-1978*, Roma, Associazione Arma Aeronautica, 1979; G. EVANGELISTI, *Una vita in gioco. Francis Lombardi pilota, sportman e costruttore*, Firenze, Olimpia, 1993.

34. Sulla morte di questi celebri piloti esiste una bibliografia sconfinata, impossibile da riassumere. Cfr. per tutti R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., pp. 203-252.

35. N. FRANKS, R. GUEST, G. ALEGI, *Above The War Fronts* cit., p. 114.

36. Sul controverso episodio esiste una vasta bibliografia. Cfr. per tutti B. GREENHOU, *Billy Bishop – Brave Flyer, Bold Liar*, in "Canadian Military Journal", autunno 2002, pp. 61-64 e fonti ivi citate.

37. P. VARRIALE, *Austro-Hungarian Albatros* cit., p. 90.

38. F. Baracca alla madre, 31 marzo 1917, in AUS/AM.

39. F. Baracca alla madre, 4 aprile 1917, in AUS/AM.

40. Elaborazione sui dati in N. FRANKS, R. GUEST, G. ALEGI, *Above The War Fronts* cit.

41. Per l'attività aeronautica Ansaldo e le difficoltà di ingresso nelle costruzioni aeronautiche cfr. G. ALEGI, *Ansaldo A.1 Balilla*, Berkhamsted, Albatros, 2001; ID., *Ansaldo SVA 9/10*, Berkhamsted, Albatros, 2007; ID., *Ansaldo SVA Fighters at War*, Berkhamsted, Albatros, 2008.

42. H. BOMPEAUX, *Vie héroïque de Guynemer, le chevalier de l'air*, Parigi, Plon, 1918; M. VON RICHTHOFEN, *Der Rote Kampfflieger*, Berlino, Ullstein, 1917; V. VARALE, *Baracca. La carriera, le battaglie, le vittorie del grande aviatore raccontate nelle lettere alla madre*, Milano, SEI, 1919.

43. R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., p. 215.

44. G. ALEGI e C. FALESSI, *L'asso degli assi. Francesco Baracca da Lugo al mito*, Roma, Bariletti, 1992, p. 117.

45. F. Baracca alla madre, 18 aprile 1916, citata in V. MANCA, *L'idea meravigliosa di Francesco Baracca*, Roma, Dell'Ateneo, 1980, p. 177.

46. F. Baracca alla madre, 11 dicembre 1917, in V. MANCA, *L'idea meravigliosa di Francesco Baracca* cit., p. 243.

47. R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., p. 244.

48. G. ALEGI e C. FALESSI, *L'asso degli assi* cit., p. 117.

49. R. WOHL, *A Passion for Wings* cit., p. 225; C. BALDES, *Abzeichen und Ehrenpreise der Fliegertruppe von 1913 bis 1920*, Neu-Ulm, Baldes, 2012.

50. F. BARACCA, *Diario*, in AUS/AM.

51. M. LONGONI, *Gli 'assi' sul fronte italiano* cit., p. 305.

52. *Ibidem*. Proprio l'assenza di un sistema naturale di misurazione dei successi (o, se si preferisce, della produttività) rappresentò un forte ostacolo alla diffusione dei premi per le altre specialità.

53. F. TORELLI, *Avventure di un pioniere dell'aviazione*, Milano, Gastaldi, pp. 99-102.
54. Per una più ampia trattazione di questo aspetto cfr. G. ALEGI, *Francesco Baracca tra fronte e industrie*, in *Francesco Baracca tra storia, mito e tecnologia* cit., pp. 19-37.
55. La citazione da F. Baracca alla madre, 28 gennaio 1918, in V. MANCA, *L'idea meravigliosa di Francesco Baracca* cit., p. 265.
56. Per il suo ruolo politico, Göring è uno dei rari assi ad aver attratto l'attenzione di studiosi fuori del ristretto ambiente aeronautico. Cfr. E. LEFFLAND, *The Knight, Death and the Devil*, New York, Morrow, 1990; W. MASER, *Hitlers janusköpfiger Paladin: die politische Biographie*, Berlino, Be.bra, 2000; R. OVERY, *Goering: Hitler's Iron Knight*, Londra, Phoenix, 2000.
57. Oltre alle schede biografiche nei volumi citati sopra, su Mecozzi si vedano i contributi di G. ALEGI, A. PELLICCIA, P. VARRIALE in "Quaderni della Rivista Aeronautica", a. 1 (2006), e G. GARELLO, *Mecozzi: l'altro potere aereo e l'aviazione d'assalto*, in C.M. SANTORO, *Balbo. Aviazione e potere aereo*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 1998. Cfr. anche A. MECOZZI, *Scritti scelti sul potere aereo e l'aviazione d'assalto*, a cura di F. Botti, 2 voll., Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio Storico, 2006.
58. Su Udet cfr. A. VAN ISHOVEN, *The Fall of an Eagle. The Life of Fighter Ace Ernst Udet*, Londra, Kimber, 1979.
59. J. CORUM, *Wolfram von Richthofen. Master of the German Air War*, Lawrence, KS, University Press of Kansas, 2008.
60. La più recente e critica biografia è D. MÉCHIN, *De la lumière à l'ombre*, in "Le Fanatique de l'Aviation", nn. 518-521 (gennaio-aprile 2013). Cfr. anche C. PERRIN, *René Fonck, 1894-1953. As des as et visionnaire*, Parigi, Éditions de l'Officine, 2002; C. MICELLI e B. PALMIERI, *René Fonck, l'as des as, l'homme*, Parigi, Économica, 2007.
61. Mancando una storia della "Fighter Mafia", sul tema si possono utilmente consultare le opere su Robert Boyd, che ne fu l'esponente più noto e prestigioso. R. CORAM, *Boyd. The Fighter Pilot Who Changed The Art of War*, Boston, Little Brown, 2002; F.P. OSINGA, *L'arte della guerra di John Boyd*, Gorizia, Leg, 2012.
62. Sul punto cfr. L. TRICARICO e G. ALEGI, *La linea aerotattica dell'Aeronautica Militare. Dall'esperienza operativa alle esigenze attuali per le operazioni future*, Roma, Icsa, 2014.