



Società di Storia Patria per la Puglia
Sezione di Brindisi

ARCHIVIO STORICO BRINDISINO

MMXXIII
VI

I giugno 1915

Brindisi subisce il primo bombardamento aereo della sua storia

Gianfranco Perri



History Digital
LIBRARY

www.hdlibrary.it

Gianfranco Perri

*I giugno 1915. Brindisi subisce il primo
bombardamento aereo della sua storia*

Nel campo militare, gli aeromobili furono inizialmente impiegati per sorvolare, osservare e analizzare i territori nemici e l'eventuale campo di battaglia, operando quindi come mezzi da ricognizione e collegamento; l'idea di poter combattere nei cieli fu il passo successivo, quando i piloti delle nuove macchine volanti iniziarono a includere nel proprio equipaggiamento pistole e fucili, armi personali presto sostituite dalle mitragliatrici installate a bordo; poco dopo si pensò, e alla fine si sperimentò, un terzo impiego bellico per gli aeroplani, quello destinato a diventare uno dei mezzi offensivi per eccellenza delle guerre moderne: il bombardamento aereo. Gli aerei stessi, quindi, si cominciarono a specializzare e a differenziare in tre categorie principali: ricognitori, da caccia e bombardieri.

Proprio all'Italia spetta il primato mondiale d'aver effettuato il primo bombardamento aereo della storia, eseguito dal tenente dell'esercito Giulio Gavotti in Libia, il 1° novembre 1911 nel corso della guerra italo-turca: dall'abitacolo del suo aereo, un Etrich Taube di costruzione austriaca, lanciò manualmente tre bombe

Cipelli su un accampamento turco ad Ain Zara e subito dopo ne lasciò cadere un'altra sull'oasi di Tripoli¹.



Roma 1910: Giulio Gavotti en un biplano Farman,

¹ A. JOHNSTON, *Il primo attacco aereo della storia si fece in Libia un secolo fa*, BBC New Mondo, 10 maggio 2011 [<https://lc.cx/Ai8xSg>]

Quando il mezzo aereo era cominciato a profilarsi indispensabile per una più efficiente condotta delle operazioni in mare, era maturata l'idea di poter disporre di unità navali appositamente attrezzate e sin dal 1912 si erano effettuate le prime prove relative alla sistemazione di aerei a bordo di unità navali, con alcuni idrovolanti Curtiss di progetto statunitense impiegati sulla corazzata Dante Alighieri, prima nave a imbarcare un idrovolante.



Etrich Taube del tipo usato dal tenente Giulio Gavotti il 1° novembre 1911 nel 1° bombardamento aereo della storia

Gli inizi dell'aviazione militare navale italiana quindi in precedenza gli aerei ed i rispettivi piloti militari appartenevano esclusivamente all'esercito – risalgono ai primi anni del XX secolo, e nel giugno 1913 fu costituito ufficialmente il Servizio Aeronautico della Regia Marina e poco dopo, il successivo 20 luglio, fu nominato capo di stato maggiore della Marina Regia l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, che avrebbe dato un notevole impulso

allo sviluppo e al potenziamento dell'aviazione navale.

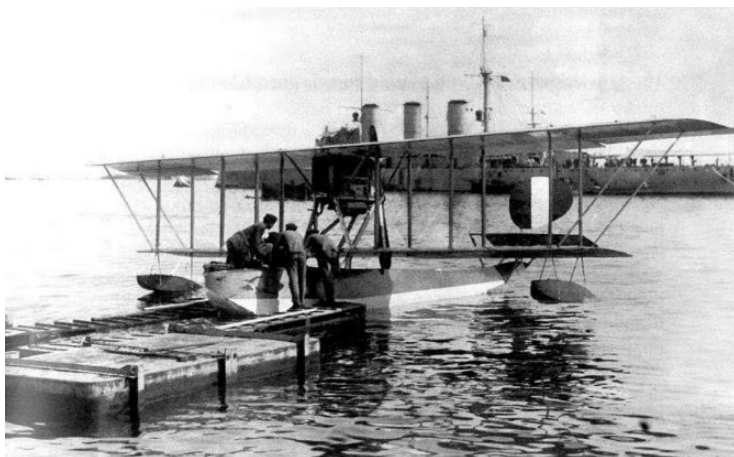
Così, nel giugno 1914, si trasformò l'incrociatore Elba in nave appoggio idrovolanti, con la costruzione di ricoveri per alloggiare due idro Curtiss e due idro FBA della Franco-British Aviation, attrezzata per calarli in mare per il decollo e per recuperarli al termine del volo tramite dei verricelli. Passata l'Elba al disarmo, nel corso del 1915 fu sostituita dal transatlantico Quarto, opportunamente trasformato per poter imbarcare inizialmente quattro idrovolanti italiani Macchi M.5 e ribattezzato Europa.



1912: Idrovolante Curtiss italiano di fattura statunitense

Fu però la Prima guerra mondiale che diede il vero impulso allo sviluppo dell'aviazione navale, giacché il 24 maggio 1915, all'entrata in guerra dell'Italia, il Servizio aeronautico della Regia Marina era composto

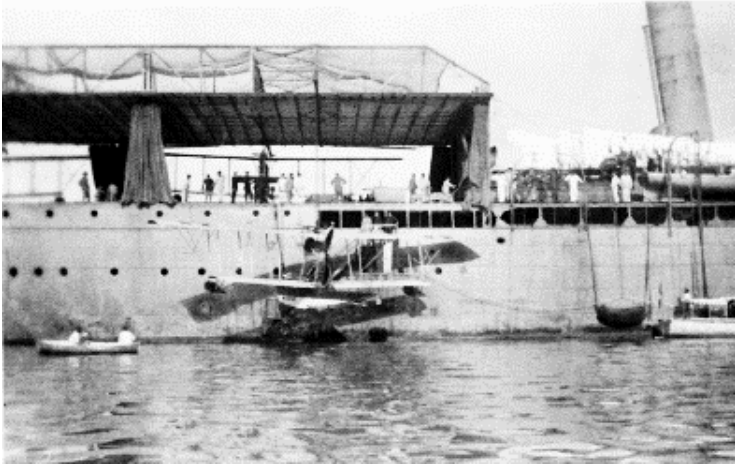
solamente da, appena: tre aeroscali per dirigibili, a Ferrara, Jesi e Campalto con in totale due dirigibili; una stazione idrovolanti a Venezia con due aviorimesse e sei aerei; una stazione idrovolanti a Porto Corsini con quattro aerei; una stazione idrovolanti a Pesaro con due aerei; una scuola di aviazione a Taranto con quindici aerei; e la nave appoggio idrovolanti Elba a Brindisi con due idrovolanti.



Brindisi. 1914. Idrovolante FBA 407 e al fondo la nave Pisa

Durante il conflitto, il *Servizio aeronautico navale* perse 121 uomini, ottenendo 405 decorazioni, tra cui due medaglie d'oro al valor militare, conferite ai tenenti di vascello, piloti Giuseppe Garrassini Garbarino ed Eugenio Casagrande; inoltre, due dei suoi piloti divennero assi dell'aviazione, il tenente di vascello Giuseppe Miraglia e il tenente di vascello Orazio

Pierozzi, che operò con gli idro-caccia da Brindisi diventando l'ufficiale della marina italiana con il maggior numero – sette – di vittorie aeree della guerra. Alla fine del conflitto la Regia Marina disponeva di ben 25 dirigibili, 550 idrovolanti e 86 aerei da caccia².



Brindisi. 1915. Idrovolante Macchi M.5 in fase d'imbarco sulla nave Europa

A Brindisi, dunque, l'embrione dell'aviazione, quella navale, lo costituirono quei due idrovolanti Curtiss stivati sulla nave d'appoggio Elba, presto sostituita dalla nave Europa con i suoi quattro idrovolanti Macchi M.5.

«Era quella di Brindisi la Stazione provvisoria per

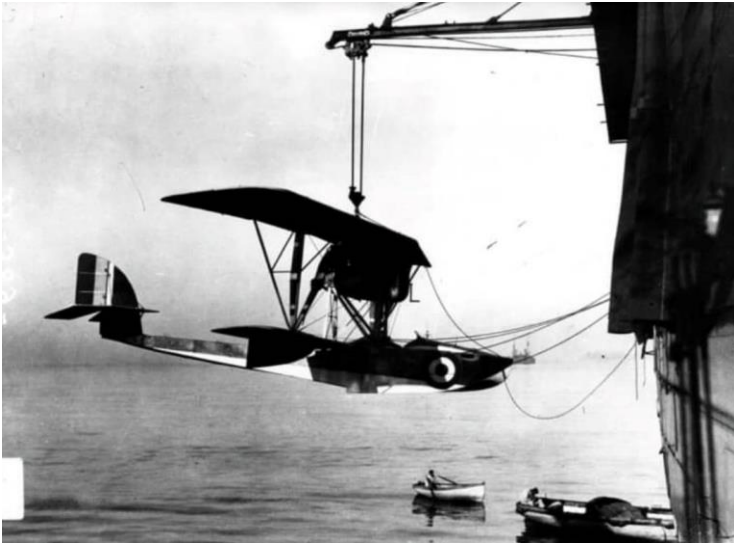
² G. GALUPPINI, *La forza aerea della Regia Marina*, Roma: Istituto Storico della Marina Militare, 2010.

idrovolanti creata con la circolare della Regia Marina N°25260 del 6 dicembre 1914. Già il 12 gennaio 1915 però, il Genio della Regia Marina appaltò gli scavi – furono necessari impegnativi lavori di sterro per portare a livello del mare tutta l’area della costa che era topograficamente troppo sopraelevata – e le altre opere civili per l’impianto di hangars nei pressi di Costa Guacina, nel porto medio, su un’area costiera compresa tra il canale d’uscita dal porto interno e Fontanelle, da sempre punto di attracco di navigli imbarcazioni e battelli vari in quanto ben riparata dalle correnti marine. Nel corso del 1916 si furono completando i sei hangars Bresciani, tuttora in servizio per conto dell’ONU, mentre la Stazione idrovolanti, divenuta permanente, veniva via via potenziata con tutte le infrastrutture e le attrezzature necessarie alle sue operazioni di contrasto delle forze aeronavali austro-ungariche».³

E non poteva essere diversamente, giacché, a fronte della netta superiorità austriaca fornita da numerose basi lungo la sua costa adriatica protette dalla frastagliata configurazione naturale – Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Sebenico, Spalato e Cattaro – era manifesto lo svantaggio dell’Italia che da Venezia in giù, con 380 miglia di litorale fino a Brindisi, non disponeva di nessuna piazzaforte costiera, e Brindisi, con la sua straordinaria conformazione e posizione strategica nell’Adriatico, era candidata naturale per ospitare, oltre alla ormai indispensabile base navale, anche la necessaria base aerea.

³ G. PERRI, *Lo storico e glorioso idroscalo di Brindisi*, in «Senza Colonne News», Brindisi 4 novembre 2016 [<https://lc.cx/GHt7-t>].

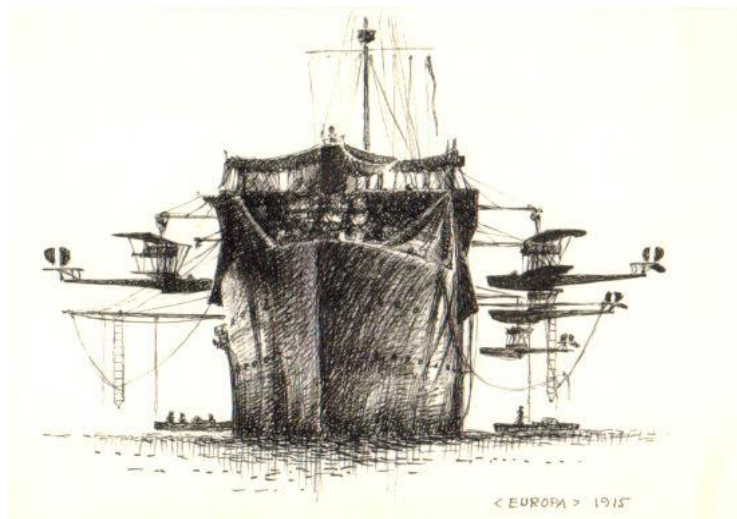
Agli inizi del 1917, con il personale e i velivoli della Stazione idrovolanti di Brindisi, progettata per poter accogliere e mantenere in efficienza 20 idrovolanti e alloggiare tutti i circa 120 uomini necessari al loro servizio, si era costituita la 255^a Squadriglia, guidata dal tenente di vascello Orazio Pierozzi, e dopo la promozione a tenente di vascello di Umberto Maddalena, nel 1918, si costituì al suo comando la 262^a Squadriglia con 10 idrovolanti del tipo Macchi M.5.



Brindisi 1914: Un idrovolante Curtiss in fase di sbarco dalla nave Europa

«Quando io vi giunsi, verso la fine del 1916, Brindisi presentava uno strano aspetto di vita borghese, militare, marinara e peschereccia. Dallo sforzo di adattamento alle nuove necessità di difesa, e soprattutto di offesa,

derivava alla città e ai suoi abitanti un che di provvisorio, di cosmopolita, di eterogeneo, molto bizzarro.»⁴



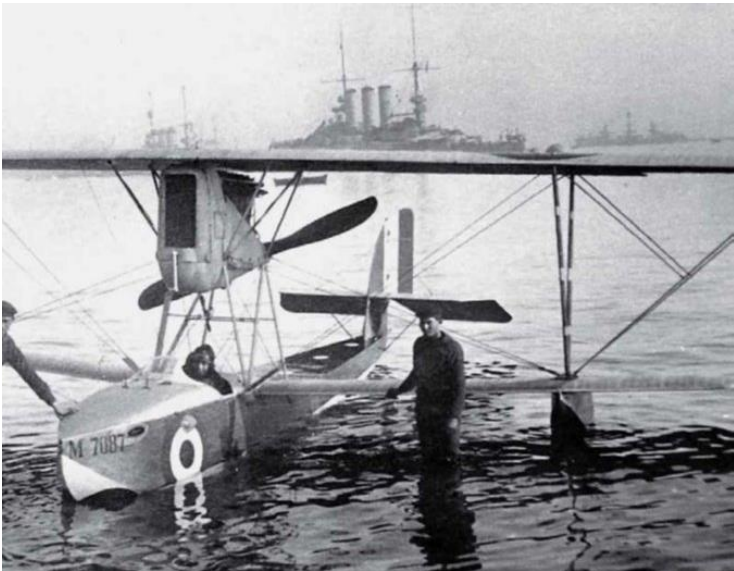
1915: La nave Europa con i quattro idrovolanti Macchi M.5

Quello ‘sforzo di adattamento’, con buona ragione richiamato dal famoso ed eroico pilota Maddalena, per molti brindisini ebbe anche risvolti tristi e persino tragici, tra quei tanti civili che dovettero subire i rigori della lunga guerra e che non furono risparmiati di privazioni d’ogni genere o che furono finanche colpiti,

⁴ U. MADDALENA, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*, Milano: Mondadori, 1930 .

direttamente o indirettamente, dalle distruzioni e dai lutti conseguenti ai tanti bombardamenti aerei subiti dalla città.

«Nel corso della grande guerra, la città e il porto di Brindisi subirono 11 bombardamenti aerei che, effettuati da un totale di 58 velivoli austriaci, causarono centinaia [?] di vittime, molte delle quali civili, giacché neanche le abitazioni della popolazione furono risparmiate dalle bombe lanciate dall'alto.»⁵



Brindisi 1915: Orazio Pierozzi a bordo di un Macchi M.5

⁵ G. T. ANDRIANI, *La base navale di Brindisi durante la grande guerra*, Ostuni: Grafica Aprile, 1993.

Nel primo anno di guerra, il 1915, si registrarono 2 attacchi aerei che, l'1 e il 18 di giugno, bombardarono la città e il porto di Brindisi senza causare notevoli danni. Quello del 1° giugno 1915, pertanto, costituì in assoluto, il primo bombardamento aereo subito dalla città nella sua storia.



Brindisi. 1916. I sei hangars Bresciani in costruzione.

«L'attacco del 1° giugno fu brillantemente respinto dalla difesa antiaerea e solo provocò un paio di feriti e pochi danni a un pastificio e a una casa sita in via XX Settembre.»⁶

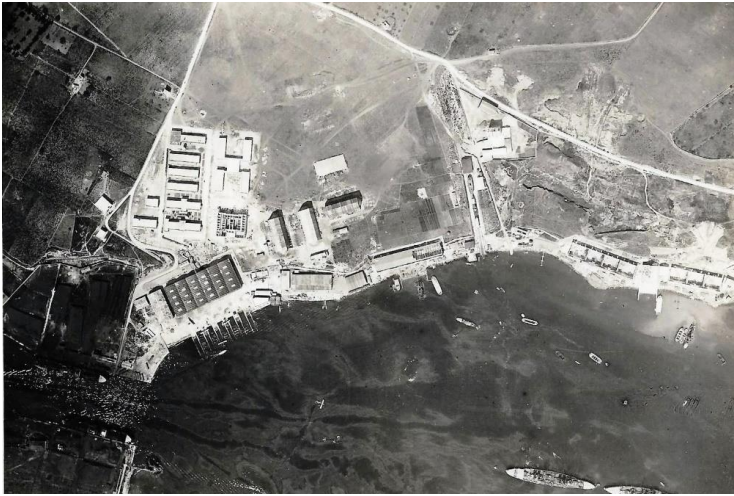
Riufereisce il già citato Galuppini:

«Il giorno dopo l'attacco, l'esploratore italiano Quarto catturò un idroplano nemico, un Albatros L.32 il quale, dopo aver subito danni alla sua struttura, era

⁶ F. DE CILLIS, *Le incursioni e i bombardamenti aerei in Terra d'Otranto durante la Prima guerra mondiale*, <https://tinyurl.com/54tpnur8>.

ammarrato ed era stato abbandonato a 90 miglia da Brindisi.».

Nel secondo attacco, quello del 18 giugno 1915, però, a causa dello spavento provocatogli dal bombardamento aereo in corso sulla città, morì Anna Avallone, una ragazza brindisina diciottenne, e i familiari vollero ricordarla erigendo nel cimitero comunale una suggestiva tomba monumentale raffigurante una casa con in tetto il relitto di un aeroplano austriaco con indicata la sua matricola 327. Questo, in proposito, il racconto (su Fb) di Valeria Avallone:



Brindisi. Panoramica aerea con gli hangars Bresciani e altre infrastrutture della Stazione idrovolanti

«Questa tomba è stata costruita nel 1918 dal bisnonno di mio padre. Fu creata in memoria della figlia, scomparsa in quei tempi di guerra. Quella ragazza di nome Anna

I giugno 1915. Brindisi subisce il primo bombardamento aereo

Avallone, mentre apriva la finestra vide precipitare un aereo davanti a lei e morì per il forte spavento. Inizialmente la tomba della nostra famiglia era stata corredata da una statua che rappresentava una ragazza



Basi navali italiane e austroungariche in Adriatico durante la Grande guerra

dal volto terrorizzato, ma in seguito quella statua fu tolta perché faceva troppa impressione ai bambini che si recavano in visita al cimitero e così, il bisnonno del mio papà decise di collocare sulla tomba quell'aereo in memoria della sua cara figlia»



Brindisi 1916: L'idrovolante Macchi M.5 di Umberto Maddalena

Scrive il già citato De Cillis: «Nel secondo anno di guerra, il 1916, una squadriglia di 5 velivoli austro-ungarici tipo Lohner partita da Durazzo, apparve all'improvviso sull'orizzonte di Brindisi verso le ore 15 del 4 maggio e le batterie antiaeree entrarono in azione costringendo gli aerei a risalire in quota. Il successivo lancio di bombe che durò 15 minuti, non ebbe conseguenze rilevanti, tranne che per un ospedale di campo che subì leggeri danni. Nel frattempo, un

idrovolante italiano decollò e con un'audace manovra tagliò la rotta a 3 dei 5 velivoli austriaci, che subito batterono in ritirata inseguiti sul mare dall'aereo italiano durante all'incirca 30 minuti».



Brindisi. 1917. Umberto Maddalena (Brindisi Archivio Rubini-Paganelli)

In quello stesso anno 1916, seguirono altri due bombardamenti austriaci, il 27 luglio e il 10 agosto, con un totale di 21 velivoli impiegati, ma senza produrre danni rilevanti sulla città di Brindisi. [Andriani] e [De Cellis]

L'attacco aereo del 27 luglio, fu probabilmente la risposta austriaca a quello dei velivoli italiani del 25 luglio che, decollati da Grottaglie e Brindisi, lanciarono bombe sui pontili e sugli hangars di Durazzo. La missione italiana era composta da due Caproni della 11^a

Squadriglia partiti da Grottaglie scortati da 3 Macchi L.1 della base di Brindisi. Sui Caproni vi erano osservatori della Regia Marina e su uno degli idrovolanti era presente anche un Ufficiale dell'Esercito.



Brindisi. Grande Guerra. Caseggiati distrutti dai bombardamenti austro-ungarici

Iniziando l'anno 1917, il 12 gennaio alle 5 di mattina, un gruppo di velivoli austriaci effettuò una incursione aerea su Brindisi, lanciando alcune bombe che colpirono una casa privata ed il treno sanitario N.45. Rimasero feriti due civili e sei soldati della Prima Compagnia Sanità di Torino, due dei quali gravemente.

Nel mese di maggio, due degli FBA della 255^a Squadriglia, da poco creata a Brindisi, presero parte alla battaglia del Canale d'Otranto e uno dei due idrovolanti, quello del Comandante della Squadriglia – Tenente di vascello Orazio Pierozzi – fu colpito dall'aereo austriaco Hansa-Brandenburg K179. Costretto all'ammiraggio in

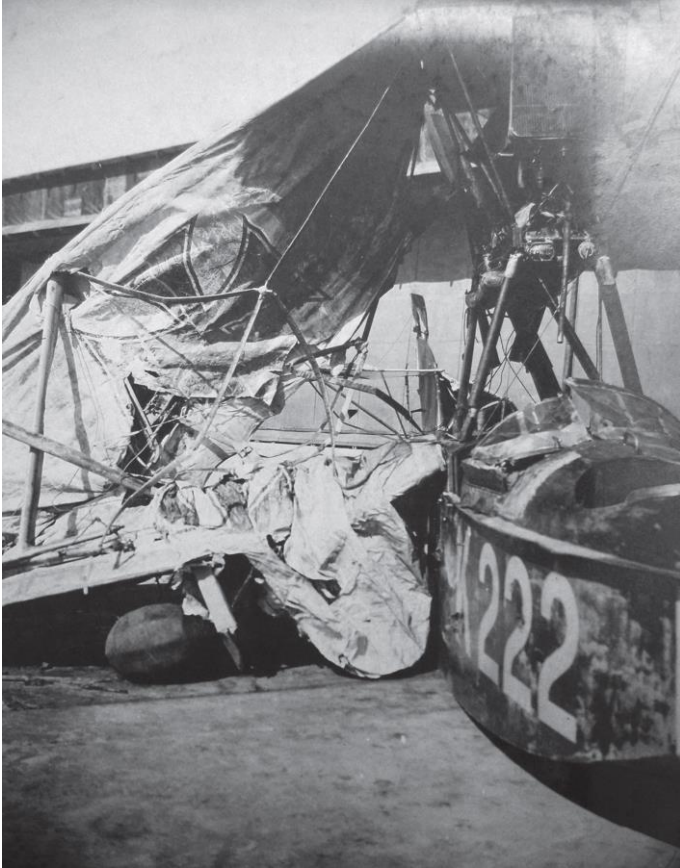
emergenza, l'equipaggio italiano venne in seguito recuperato dal cacciatorpediniere francese Bisson che era di base nel porto di Brindisi.



Brindisi. Cimitero comunale. Tomba di Anna Avallone.

Come necessità di guerra, in quel 1917, pur essendo un impiego in essenza civile, emerse un altro impiego

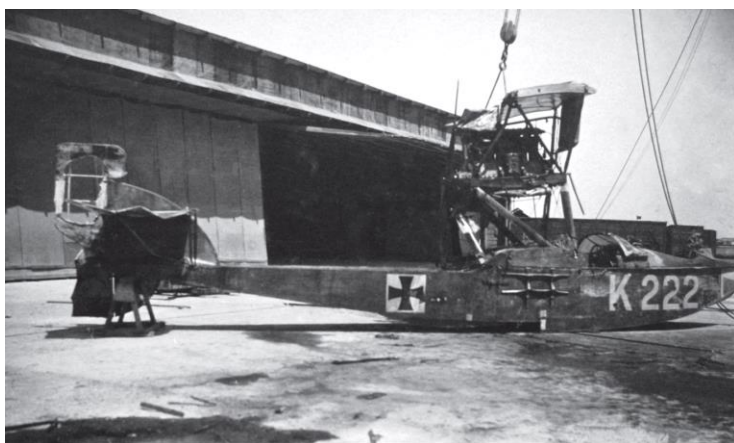
fondamentale dell'aviazione militare: quello postale.



*Brindisi. Stazione Idrovolanti. UFAG Brandenburg K222
abbattuto l'11-8-1917.*

A due delle squadriglie della base di Brindisi – la 257^a dell'Esercito e la 258^a della Marina imbarcata sulla Regia nave Europa – furono assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la

situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI Corpo d'Armata stanziato in Albania stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea, che si materializzò il 2 giugno, con idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona e viceversa, «per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private espresso e per telegrammi privati solo nel caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina».



*Brindisi. Stazione Idrovolanti. UFG Brandenburg K222
abbattuto l'11-8-1917.*

«La mattina del 7 giugno 1917, tre Lohner austriaci – il K154 con a bordo Lschlt d Res Alojz Poljanec e EF St Masch Wart Praurer, il K153 con a bordo Frglt János Plachner e EF Stb Masch Wart Lenti e il K152 con a

bordo Frglit Ottokar Holoubek e Lt idRes d MK Max Weissmann – furono inviati per una ricognizione armata su Brindisi.



Brindisi. Porto interno. Hansa Brandenburg W.13 K307 catturato dopo un ammaraggio di emergenza il 27-9-1917

Il K154 si separò dal gruppo e una volta raggiunta la costa incontrò il DE5, un piccolo dirigibile italiano impiegato per la sorveglianza antisommergibili, e lo attaccò causandogli numerosissimi fori. L'ufficiale italiano a bordo, capitano di vascello Catalano Gonzaga, combatté valorosamente con la sua pistola Mauser e alla fine tornò alla base con il suo velivolo. Poco dopo giunsero in volo il tenente di vascello Carlo Daviso con il nocchiere Aldo Gianelli a bordo di un idro Macchi e il tenente di vascello Orazio Pierozzi con il cannoniere Ercole Bellingeri a bordo di un idro FBA della 255^a Squadriglia. Vedendo la sagoma del Macchi che si

avvicinava, il pilota dell'Albatros K154 probabilmente non riuscì a riconoscerlo fino a quando non fu troppo tardi. L'equipaggio del Macchi continuò l'attacco da distanza ravvicinata, assieme all'FBA che attaccò dall'alto. Dopo il quarto attacco, dal motore del K154 uscì un denso fumo, ma il suo fuoco di replica colpì il nocchiere Gianelli. L'Albatros, rimasto incontrollato, urtò con l'ala superiore destra lo scafo dell'aereo italiano, che subito dopo cadde in mare. L'equipaggio dell'FBA sparò dall'alto un colpo di grazia contro il K154 che precipitò nell'Adriatico inabissandosi con i suoi due piloti a bordo. Il pilota italiano Carlo Daviso fu pertanto l'unico sopravvissuto di entrambi gli aerei caduti nella battaglia e fu recuperato illeso dall'FBA italiano»⁷.



Brindisi. 1917. Stazione Idrovolanti. Hansa Brandenburg W.13 K307.

⁷ B. GIGLIĆ, *Seaplanes of Bocche. The Story of Austro-Hungarian Naval Aviation in Southern Adriatic 1913-1918*,[s.l.i.]: Jeroplan Books, 2014.

Questa, invece, la corrispondente versione italiana: «La mattina del 7 giugno 1917 si produsse l'incursione su Brindisi di tre aerei austriaci, uno dei quali, il K154 del Linienschiffleutnant Alois Poljanek con il Stabsbootmann Prauer della SFS di Kumbor, attaccò il DE5, un piccolo dirigibile per la sorveglianza antisommergibili, con a bordo il sottotenente di vascello Gaetano Catalano Gonzaga che, armato solo con una pistola Mauser, riuscì ad atterrare nonostante avesse già ben 30 fori nell'involucro. Dall'idroscalo del Casale decollarono due idrovolanti della 255^a Squadriglia, pilotati rispettivamente dal sottotenente di vascello Orazio Pierozzi assieme al cannoniere Ercole Bellingieri su un velivolo FBA, e dal sottotenente di vascello Carlo Daviso assieme al nocchiere Aldo Giannelli su un velivolo Macchi L.3. Il K154, probabilmente ingannato dalla sagoma del Macchi, che era una copia evoluta del Lohner austriaco, virò per andar incontro a quello che credeva un suo compagno e venne raggiunto dal Macchi in picchiata, cui un minuto dopo si aggiunse l'FBA. Nel rapporto di Pierozzi si legge: "Attaccando a distanze molto ravvicinate, dal nostro FBA abbiamo sparato tre caricatori constatando che alcuni colpi avevano raggiunto il nemico: l'altro apparecchio, il Macchi, vicinissimo all'aereo nemico compiva attacchi successivi. L'idrovolante austriaco si è difeso usando due mitragliere, il fuoco delle quali è andato man mano rallentando, certo per mancanza di munizioni, mentre tentava di evitare gli attacchi." Il combattimento proseguì serrato con i due velivoli italiani che si alternavano negli attacchi, finché il Macchi entrò in collisione con il K154. Mentre il Macchi si allontanava

apparentemente illeso, l'idro austriaco continuava a volare e Pierozzi strinse con il suo FBA sull'avversario per chiudere la partita. Bellingieri vuotò il caricatore della sua arma praticamente a bruciapelo finché l'aereo austriaco cadde a picco nell'Adriatico. Ma nel frattempo pure il Macchi era caduto. Pierozzi scese subito con l'FBA ed incontrò Daviso illeso, ma di Giannelli non si trovò traccia alcuna, malgrado lo stesso Daviso si tuffasse con Bellingieri a frugare fra i relitti.» Ogni sforzo sarebbe comunque stato vano, giacché quando il corpo dello sfortunato sottufficiale venne ritrovato si scoprì che era stato raggiunto in piena fronte da una pallottola. Nulla, invece, si seppe dell'equipaggio del K154, scomparso con tutto l'aereo.



L'idro K207 dei disertori austriaci, pilotato del Tenente di vascello Orazio Pierozzi, giunge il 7 febbraio 1918 alla Stazione Idrovolanti di Brindisi.

Il 16 luglio 1917, aerei FBA della 255^a decollati da

Brindisi, colpirono il pontile degli hangars ed una batteria antiaerea dell'idroscalo austriaco di Durazzo. Il 3 e 6 agosto bombardarono Durazzo ed il 7 agosto avvistarono un sommergibile austroungarico e lo bombardarono, obbligandolo alla frettolosa immersione.



Brindisi. Grande Guerra. Stazione Idrovolanti.

Giglić rileva: «L'11 agosto 1917, una squadriglia d'idrovolanti attaccò Brindisi, ma l'attacco fu subito sventato senza danni, con l'abbattimento di uno dei velivoli, il K222, che cadde in mare con a bordo i due aviatori, Fhr idRes d MK Emil Engel e Matr Kniewallner, i quali ammararono illesi nel porto di Brindisi ed entrambi furono fatti prigionieri».

Ai primi di settembre una sezione di cinque Macchi L.3 venne distaccata da Brindisi a Valona al comando

del Sottotenente di vascello Umberto Maddalena. Il 10 bombardarono il ponte di Metali sul Sema e vari vicini accampamenti austriaci. Poi, il 13 settembre, in fase di rientro, due degli idro s'imbatterono in un forte temporale e solo l'equipaggio del Comandante Maddalena poté rientrare alla base di Brindisi.

La notte del 27 settembre dello stesso 1917, avvenne un nuovo attacco aereo tra le 20 e le 24, uno dei più pesanti subiti da Brindisi. Furono distrutte diverse abitazioni e ci furono 22 feriti e 5 morti, di cui 2 civili. Furono abbattuti 3 aerei austriaci, gli idrovolanti K193, K223 e K307. Questo il resoconto ufficiale italiano: «Uno squadrone di 7 o 8 idrovolanti nemici fu scoperto ad alta quota ancor prima di raggiungere la base navale e i colpi sparati dalle batterie di difesa antiaerea ammontarono a 2753, di cui circa 600 dalle navi, costringendo gli attaccanti a mantenersi ad alta quota. Grazie alla scarsa visibilità, gli idrovolanti austriaci riuscirono comunque ad arrivare sopra la base, sganciando diverse bombe, molte delle quali caddero in mare e altre furono ritrovate a terra non esplose, tra queste, anche 2 incendiarie e una da 150 kg. I danni registrati causati dall'esplosione delle bombe furono i seguenti: nessuna bomba in città, la batteria antiaerea N.1 colpita provocando due morti e due feriti senza danneggiare i cannoni. Una casa, utilizzata come postazione di mitragliatrice, colpita e distrutta, ferendo 13 soldati. Una bomba, cadendo su una nave a vapore a pochi metri dall'incrociatore 'Pisa' l'affondò causando la morte di un fuochista e ferendo un marinaio. L'esplosione causò inoltre un'ammaccatura nello scafo del 'Pisa' per una lunghezza di 6 metri, corrispondenti a 6

telai, causando l'infiltrazione di acqua, stimata di 30 tonnellate all'ora. Immediatamente il rimorchiatore 'Egadi' provvide al drenaggio, ma la nave dovette comunque entrare nel bacino di carenaggio.»

Anche sul 'Pisa' ci fu un morto e un marinaio fu ferito da alcune schegge di proiettili antiaerei e il bacino galleggiante subì danni minori a causa della concussione prodotta dall'esplosione di cinque bombe nelle sue vicinanze, che causarono leggeri distacchi delle doghe. La mattina successiva all'attacco, il 28 settembre, l'idrovolante austriaco Hansa-Brandenburg W.13 K307, che a causa di una guarnizione del serbatoio acqua crepata aveva planato forzatamente sul mare a circa 10 miglia al largo di Brindisi, fu recuperato da una torpediniera in servizio di pattuglia, che rimorchiò l'aereo fino al porto con entrambi i piloti catturati, Lschlt Emanuel Lerch e Fhr idRes d MK Béla Lenti. La mattina del 3 ottobre, la torpediniera 14 OS trovò il corpo del Frglt Maximilian Sewera e quella stessa sera il rimorchiatore RD 10 trovò i resti del Fhr idRes d MK Karl Strizik, il suo osservatore, entrambi piloti dell'idrovolante Oeffag Weichmann K193.

Il 2 novembre, dopo più di un mese dall'attacco, un motore Austro Daimler AD6 da 185 HP fu ritrovato sulla spiaggia a Meleda e si pensò che potesse essere stato del velivolo UFAG Brandenburg K223 che non fu mai ritrovato, né fu mai trovata traccia dei suoi piloti EF Stb E Wart Rudolf Traxelmayr e Lt idRes d MK Jenő Czenz. Ciò che causò la caduta dei due idrovolanti austriaci si suppose fosse stata una collisione sul mare al buio.

Nell'ultimo anno di guerra, il 1918, il 3 febbraio tre aviatori austriaci, dopo una rivolta disertarono da Cattaro

e con il loro idrovolante – K207 – ammararono su una spiaggia vicino a Mattinata. Poi, il 6 febbraio l'idro austriaco fu portato in volo da Manfredonia a Brindisi, pilotato dal Comandante Orazio Pierozzi.

Circa un mese dopo, alla fine dell'inverno di quello stesso anno, sull'idroscalo di Brindisi fu creata una nuova Squadriglia, la 262^a, costituita con i migliori piloti della locale Stazione Idrovolanti, dotata di Macchi M.5 e comandata dal Sottotenente di vascello Umberto Maddalena che dispose di altri 9 piloti.

Il 25 aprile, un totale di otto idrovolanti della 255^a Squadriglia dell'idroscalo di Brindisi, tra cui quello del Tenente di vascello Francesco De Pinedo – che era rientrato a Brindisi dopo aver comandato per quasi quattro mesi la 256^a di Otranto – bombardarono gli hangars e le navi in porto a Durazzo. Lanciarono con buon risultato numerose bombe sui piroscafi ed i vari galleggianti ancorati nella rada, nonché su vari obiettivi militari e, non ostante l'intenso fuoco antiaereo, tutti gli apparecchi poterono rientrare incolumi alla loro base di Brindisi.

Il 14 maggio, varie squadriglie di idrovolanti italiani bombardarono le opere militari di Lissa e quelle di Durazzo provocando visibili incendi. Durante il volo sopra Durazzo, gli aviatori decollati da Brindisi fotografarono il piroscafo e la torpediniera che, silurati nella notte tra il 12 e il 13, giacevano del tutto inutilizzati sul fondo del mare e poi, malgrado gli intensi fuochi controaerei, tutti gli aeroplani italiani rientrarono incolumi alle basi.

Il giorno seguente, il 15 maggio, dalla stessa base di Brindisi partirono quattro FBA ed un Macchi L.3 della

255^a Squadriglia scortati da tre Macchi M.5 della 262^a Squadriglia, ed attaccarono Durazzo, dove gli FBA lanciano 8 bombe inglesi da 100 libbre causando due morti e l'incendio del deposito di benzina. E il Macchi L.3 lanciò manifestini ed eseguì numerose fotografie.

Qualche giorno dopo, il 27 maggio 1918, avvenne il primo bombardamento su Brindisi di quell'ultimo anno di guerra. Poco dopo le 3 del mattino, quattro bombe esplosero nei pressi degli hangars dell'idroscalo senza arrecare danni, mentre una quinta bomba rimase inesplosa.

«Successivamente, il seguente 9 giugno, come parte dei preparativi per l'imminente battaglia da condurre contro lo sbarramento di Otranto, tre squadriglie con in tutto non meno di 14 Hansa-Brandenburg W.13, partirono da Durazzo in direzione Brindisi. Alle 4 del mattino fu lanciato l'allarme per il primo attacco, seguito dal lancio di bombe che in sostanza non provocarono danni. Nel secondo attacco una bomba colpì il piazzale dell'idroscalo uccidendo e ferendo una trentina di marinai. Il terzo attacco fallì giacché, pur lanciando alcune bombe di cui molte in mare per alleggerimento, gli aerei dovettero risalire in quota, e si allontanarono. In tutto furono lanciate 154 bombe per un totale di 4.485 kg sulla stazione idrovolanti, le installazioni e le navi in porto, mentre diversi aerei italiani decollarono all'inseguimento. Un apparecchio nemico fu colpito in pieno cadendo in mare, mentre un secondo fu costretto ad ammarare presso Ostuni. Nell'inseguimento aereo, a circa venti miglia da Brindisi si produsse un duello tra l'inseguitore (Macchi M.5) e il nemico (Hansa-Brandenburg W.13 K387), che colpito al serbatoio

ammarò in emergenza.» [Andriani] e [De Cellis].

Il 10 giugno sera, l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina di Roma emise il seguente comunicato: “All'alba di ieri una squadriglia di idrovolanti austriaci ha volato su Brindisi lanciando alcune bombe. Nessun danno al materiale da guerra, ma si deplorano alcuni morti e feriti tra i militari. L'artiglieria antiaerea e nostri velivoli da caccia hanno costretto la squadriglia austriaca a ritirarsi. È stata anche accertata la perdita di tre apparecchi nemici e alcuni dei loro aviatori sono stati fatti prigionieri...”

Si trattò dell'ultimo bombardamento aereo che la città di Brindisi subì in quella lunga e tragica Prima guerra mondiale, ma le attività belliche non erano cessate per l'aeroporto di Brindisi: sarebbero durate ancora per mesi, fino alla fine della guerra.

Il 10 luglio un equipaggio di un FBA italiano dopo essere ammarato in emergenza a 40 miglia da Brindisi venne fatto prigioniero l'11 luglio dal cacciatorpediniere austriaco SMS Uzsok. Il 30 agosto 1918 otto Macchi M.3 della 262^a Squadriglia decollati da Brindisi, bombardarono numerose navi austriache nel porto di Durazzo. Un Macchi, colpito dalla contraerea, fu costretto all'amaraggio di emergenza e il suo equipaggio venne recuperato dalla nave cacciatorpediniere Simone Schiaffino.

Il 5 settembre 1918, infine, dall'idroscalo della Regia Marina di Brindisi decollarono quattro Macchi M.5 della 262^a Squadriglia – il Sottotenente di vascello Umberto Maddalena, il Sottotenente di vascello Giovanni Paterniti, il 2° Capo Mario Conforti e il 2° Capo Giorgio De Marchi – per scortare una pattuglia di quattro Macchi

L.3 della 265^a Squadriglia diretti ad attaccare unità navali nel Golfo di Drin. Dopo aver attaccato la torpediniera austriaca "86" di scorta a tre dragamine nelle acque di Dulcigno in rotta verso Cattaro, al rientro l'idrovolante del Comandante Umberto Maddalena ebbe problemi al motore costringendolo all'ammarraggio a 75 miglia da Brindisi. E dopo 20 ore in mare, il pilota italiano fu recuperato dalla nave cacciatorpediniere Antonio Mosto, scoprendo che anche il collega Paterniti aveva avuto lo stesso problema.

L'ultima e decisiva azione militare sui mari e sui cieli del conflitto mondiale fu la conquista del porto albanese di Durazzo del 2 ottobre 1918, cui partecipò l'intera flotta di base a Brindisi, accompagnata da numerosissimi aerei – i più decollando dall'idroscalo di Brindisi – che in ondate successive bombardarono dall'alto le difese austroungariche. Il 3 novembre 1918, nella villa Giusti del Giardino a Padova, si siglò l'armistizio che pose fine alle ostilità tra l'Italia e l'Austria. La Grande guerra, per l'Italia, era finalmente terminata, e vinta.

Il giorno dopo, 4 novembre, l'Ordine del giorno N.38 – il Bollettino della Vittoria Navale – a firma del comandante supremo della Regia Marina Paolo Thaon di Revel, fu emesso a Brindisi, sede della Base aeronavale del Basso Adriatico, da dove l'ammiraglio aveva diretto tutte le grandi operazioni della guerra aeronavale.

Un quadro quindi, quello dei bombardamenti su Brindisi che, se pur se non del tutto chiaro e

probabilmente incompleto, contribuisce comunque a rendere l'idea di quanto sofferti furono dai brindisini quei tre lunghi anni della Prima guerra mondiale.



Targa bronzea dell'onorificenza concessa da Thaon di Revel a Brindisi

Anni in cui il contributo della città alla guerra fu notevole anche in termini militari: varie decine di aerei e ben 227 unità navali – tra italiane e delle nazioni alleate: Inghilterra Australia e Francia – nel porto usato come base per centinaia di azioni aereonavali; decine di incursioni aeree subite con centinaia di bombe cadute sul porto e la stessa città.

Per questo, conclusasi la guerra con la vittoria del 4

novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, Capo di stato maggiore della marina italiana e Duca del mare, che fu comandante in capo delle forze navali italiane del Basso Adriatico e che da Brindisi diresse le operazioni della guerra aeronavale. Questa la motivazione:

«Alla gloriosa città di Brindisi la cui generosa popolazione, nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico, mai piegò l'animo, conferisco la croce al merito di guerra. All'ammirazione degl'italiani addito la città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra e perché con la sua fierezza efficacemente contribuì al raggiungimento della vittoria finale. *Thaon di Revel*»

110 anni fa il primo bombardamento aereo della storia su Brindisi: era giugno 1915



di Gianfranco Perri

Nel campo militare, gli aeromobili furono inizialmente impiegati per sorvolare, osservare e analizzare i territori nemici e l'eventuale campo di battaglia, operando quindi come mezzi da ricognizione e collegamento; l'idea di poter combattere nei cieli fu il passo successivo, quando i piloti delle nuove macchine volanti iniziarono a includere nel proprio equipaggiamento pistole e fucili, armi personali presto sostituite dalle mitragliatrici installate a bordo; poco dopo si pensò, e alla fine si sperimentò, un terzo impiego bellico per gli aeroplani, quello destinato a diventare uno dei mezzi offensivi per eccellenza delle guerre moderne: il bombardamento aereo. Gli aerei stessi, quindi, si cominciarono a specializzare e a differenziare in tre categorie principali: ricognitori, da caccia e bombardieri.

Proprio all'Italia spetta il primato mondiale d'aver effettuato il primo bombardamento aereo della storia, eseguito dal tenente dell'esercito Giulio Gavotti in Libia, il 1° novembre 1911 nel corso della guerra italo-turca: dall'abitacolo del suo aereo, un Etrich Taube di costruzione austriaca, lanciò manualmente tre bombe Cipelli su un accampamento turco ad Ain Zara e subito dopo ne lasciò cadere un'altra sull'oasi di Tripoli.

Quando il mezzo aereo era cominciato a profilarsi indispensabile per una più efficiente condotta delle operazioni in mare, era maturata l'idea di poter disporre di unità navali appositamente attrezzate e sin dal 1912 si

erano effettuate le prime prove relative alla sistemazione di aerei a bordo di unità navali, con alcuni idrovolanti Curtiss di progetto statunitense impiegati sulla corazzata Dante Alighieri, prima nave a imbarcare un idrovolante.

Gli inizi dell'aviazione militare navale italiana quindi – in precedenza gli aerei ed i rispettivi piloti militari appartenevano esclusivamente all'esercito – risalgono ai primi anni del XX secolo, e nel giugno 1913 fu costituito ufficialmente il Servizio Aeronautico della Regia Marina e poco dopo, il successivo 20 luglio, fu nominato capo di stato maggiore della Marina Regia l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, che avrebbe dato un notevole impulso allo sviluppo e al potenziamento dell'aviazione navale.

Così, nel giugno 1914, si trasformò l'incrociatore Elba in nave appoggio idrovolanti, con la costruzione di ricoveri per alloggiare due idro Curtiss e due idro FBA della Franco-British Aviation, attrezzata per calarli in mare per il decollo e per recuperarli al termine del volo tramite dei verricelli. Passata l'Elba al disarmo, nel corso del 1915 fu sostituita dal transatlantico Quarto, opportunamente trasformato per poter imbarcare inizialmente quattro idrovolanti italiani Macchi M.5 e ribattezzato Europa.

Fu però la Prima guerra mondiale che diede il vero impulso allo sviluppo dell'aviazione navale, giacché il 24 maggio 1915, all'entrata in guerra dell'Italia, il Servizio aeronautico della Regia Marina era composto solamente da, appena: tre aeroscali per dirigibili, a Ferrara, Jesi e Campalto con in totale due dirigibili; una stazione idrovolanti a Venezia con due aviorimesse e sei aerei; una stazione idrovolanti a Porto Corsini con quattro aerei; una stazione idrovolanti a Pesaro con due aerei; una scuola di aviazione a Tarento con quindici aerei; e la nave appoggio idrovolanti Elba a Brindisi con due idrovolanti.

«Durante il conflitto, il Servizio aeronautico navale perse 121 uomini,





LE IMMAGINI Brindisi 1915-18: Caseggiati distrutti dai bombardamenti austroungarici, a sinistra Brindisi 1917: Umberto Maddalena - Archivio Rubini-Paganelli

ottenendo 405 decorazioni, tra cui due medaglie d'oro al valor militare, conferite ai tenenti di vascello, piloti Giuseppe Garrassini Garbarino ed Eugenio Casagrande; inoltre, due dei suoi piloti divennero assi dell'aviazione, il tenente di vascello Giuseppe Miraglia e il tenente di vascello Orazio Pierozzi, che operò con gli idro-caccia da Brindisi diventando l'ufficiale della marina italiana con il maggior numero – sette – di vittorie aeree della guerra. Alla fine del conflitto la Regia Marina disponeva di ben 25 dirigibili, 550 idrovolanti e 86 aerei da caccia.» [Galuppini G. "La forza aerea della Regia Marina" - Istituto Storico della Marina Militare, Roma 2010]

A Brindisi, dunque, l'embrione dell'aviazione, quella navale, lo costituirono quei due idrovolanti Curtiss stivati sulla nave d'appoggio Elba, presto sostituita dalla nave Europa con i suoi quattro idrovolanti Macchi M.5. «Era quella di Brindisi la Stazione provvisoria per idrovolanti creata con la circolare della Regia Marina N°25260 del 6 dicembre 1914. Già il 12 gennaio 1915 però, il Genio della Regia Marina appaltò gli scavi – furono necessari impegnativi lavori di sterro per portare a livello del mare tutta l'area della costa che era topograficamente troppo sopraelevata – e le altre opere civili per l'impianto di hangars nei pressi di Costa Guacina, nel porto medio, su un'area costiera compresa tra il canale d'uscita dal porto interno e Fontanelle, da sempre punto di attracco di navigli imbarcazioni e battelli vari in quanto ben riparata dalle correnti marine. Nel corso del 1916 si furono completando i sei hangars Bresciani, tuttora in servizio per conto dell'ONU, mentre la Stazione idrovolanti, divenuta permanente, veniva via via potenziata con tutte le infrastrutture e le attrezzature necessarie alle sue operazioni di contrasto delle forze aeronavali austro-ungariche.» [Perri G. "Lo storico e glorioso idroscalo di Brindisi" - Senza Colonne News, Brindisi 4 novembre 2016]

E non poteva essere diversamente, giacché, a fronte della netta superiorità austriaca fornita da numerose basi lungo la sua costa adriatica protette dalla frastagliata configurazione naturale – Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Sebenico, Spalato e Cattaro – era manifesto lo svantaggio del-

l'Italia che da Venezia in giù, con 380 miglia di litorale fino a Brindisi, non disponeva di nessuna piazzaforte costiera, e Brindisi, con la sua straordinaria conformazione e posizione strategica nell'Adriatico, era candidata naturale per ospitare, oltre alla ormai indispensabile base navale, anche la necessaria base aerea.

Agli inizi del 1917, con il personale ed i velivoli della Stazione idrovolanti di Brindisi, progettata per poter accogliere e mantenere in efficienza 20 idrovolanti e alloggiare tutti i circa 120 uomini necessari al loro servizio, si era costituita la 255ª Squadriglia, guidata dal tenente di vascello Orazio Pierozzi, e dopo la promozione a tenente di vascello di Umberto Maddalena, nel 1918, si costituì al suo comando la 262ª Squadriglia con 10 idrovolanti del tipo Macchi M.5. «Quando io vi giunsi, verso la fine del 1916, Brindisi presentava uno strano aspetto di vita borghese, militare, marinara e peschereccia. Dallo sforzo di adattamento alle nuove necessità di difesa, e soprattutto di offesa, derivava alla città e ai suoi abitanti un che di provvisorio, di cosmopolita, di eterogeneo, molto bizzarro.» [Maddalena U. "Lotte e vittorie sul mare e nel cielo" - Mondadori, 1930]

E quello 'sforzo di adattamento', con buona ragione richiamato dal famoso ed eroico pilota Maddalena, per molti brindisini ebbe anche risvolti tristi e

persino tragici, tra quei tanti civili che dovettero subire i rigori della lunga guerra e che non furono risparmiati di privazioni d'ogni genere o che furono finanche colpiti, direttamente o indirettamente, dalle distruzioni e dai lutti conseguenti ai tanti bombardamenti aerei subiti dalla città.

«Nel corso della grande guerra, la città e il porto di Brindisi subirono 11 bombardamenti aerei che, effettuati da un totale di 58 velivoli austriaci, causarono centinaia [?] di vittime, molte delle quali civili, giacché neanche le abitazioni della popolazione furono risparmiate dalle bombe lanciate dall'alto.» [Andriani G. T. "La base navale di Brindisi durante la grande guerra" - Grafica Aprile, 1993]

Nel primo anno di guerra, il 1915, si registrarono 2 attacchi aerei che, l'1 e il 18 di giugno, bombardarono la città e il porto di Brindisi senza causare notevoli danni. Quello del 1° giugno 1915, pertanto, costituì in assoluto, il primo bombardamento aereo subito dalla città nella sua storia. «L'attacco del 1° giugno fu brillantemente respinto dalla difesa antiaerea e solo provocò un paio di feriti e pochi danni a un pastificio e a una casa sita in via XX Settembre.» [De Cillis F. "Le incursioni e i bombardamenti aerei in Terra d'Otranto durante la Prima guerra mondiale" - Academia.edu]. «Il giorno dopo l'attacco, l'esploratore italiano Quarto catturò un idroplano nemico, un Albatros L.32 il quale, dopo aver subito danni alla sua struttura, era ammarato ed era stato abbandonato a 90 miglia da Brindisi.» [Galuppini G.]

Nel secondo attacco, quello del 18 giugno 1915, però, a causa dello spavento provocatogli dal bombardamento aereo in corso sulla città, morì Anna Avallone, una ragazza brindisina diciottenne, e i familiari vollero ricordarla erigendo nel cimitero comunale una suggestiva tomba monumentale raffigurante una casa con in tetto il relitto di un aeroplano austriaco con indicata la sua matricola 327. Questo, in proposito, il racconto (su Fb) di Valeria Avallone: «Questa tomba è stata costruita nel 1918 dal bisnonno di mio padre. Fu creata in memoria della figlia, scomparsa in quei tempi di guerra. Quella ragazza di nome Anna Avallone, mentre apriva la finestra vide precipitare un aereo davanti a lei e morì per il forte spavento. Inizialmente, la tomba della nostra famiglia era stata corredata da una statua che rappresentava una ragazza dal volto terrorizzato, ma in seguito quella statua fu tolta perché faceva troppa impressione ai bambini che si recavano in visita al cimitero e così, il bisnonno del mio papà decise di collocare sulla tomba quel-



LE IMMAGINI Brindisi 1915: Orazio Pierozzi a bordo di un Macchi M.5, sotto Stazione Idrovolanti di Brindisi: UFAG Brandenburg K222 abbattuto l'11-8-1917

l'aereo in memoria della sua cara figlia.»

«Nel secondo anno di guerra, il 1916, una squadriglia di 5 velivoli austro-ungarici tipo Lohner partita da Durazzo, apparve all'improvviso sull'orizzonte di Brindisi verso le ore 15 del 4 maggio e le batterie antiaeree entrarono in azione costringendo gli aerei a risalire in quota. Il successivo lancio di bombe che durò 15 minuti, non ebbe conseguenze rilevanti, tranne che per un ospedale di campo che subì leggeri danni. Nel frattempo, un idrovolante italiano decollò e con un'audace manovra tagliò la rotta a 3 dei 5 velivoli austriaci, che subito batterono in ritirata inseguiti sul mare dall'aereo italiano durante all'incirca 30 minuti.» [De Cillis F.]

In quello stesso anno 1916, seguirono altri due bombardamenti austriaci, il 27 luglio e il 10 agosto, con un totale di 21 velivoli impiegati, ma senza produrre danni rilevanti sulla città di Brindisi. L'attacco aereo del 27 luglio, fu probabilmente la risposta austriaca a quello dei velivoli italiani del 25 luglio che, decollati da Grottaglie e Brindisi, lanciarono bombe sui pontili e sugli hangars di Durazzo. La missione italiana era composta da due Caproni della 11ª Squadriglia partiti da Grottaglie scortati da 3 Macchi L.1 della base di Brindisi. Sui Caproni vi erano osservatori della Regia Marina e su uno degli idrovolanti era presente anche un Ufficiale dell'Esercito.

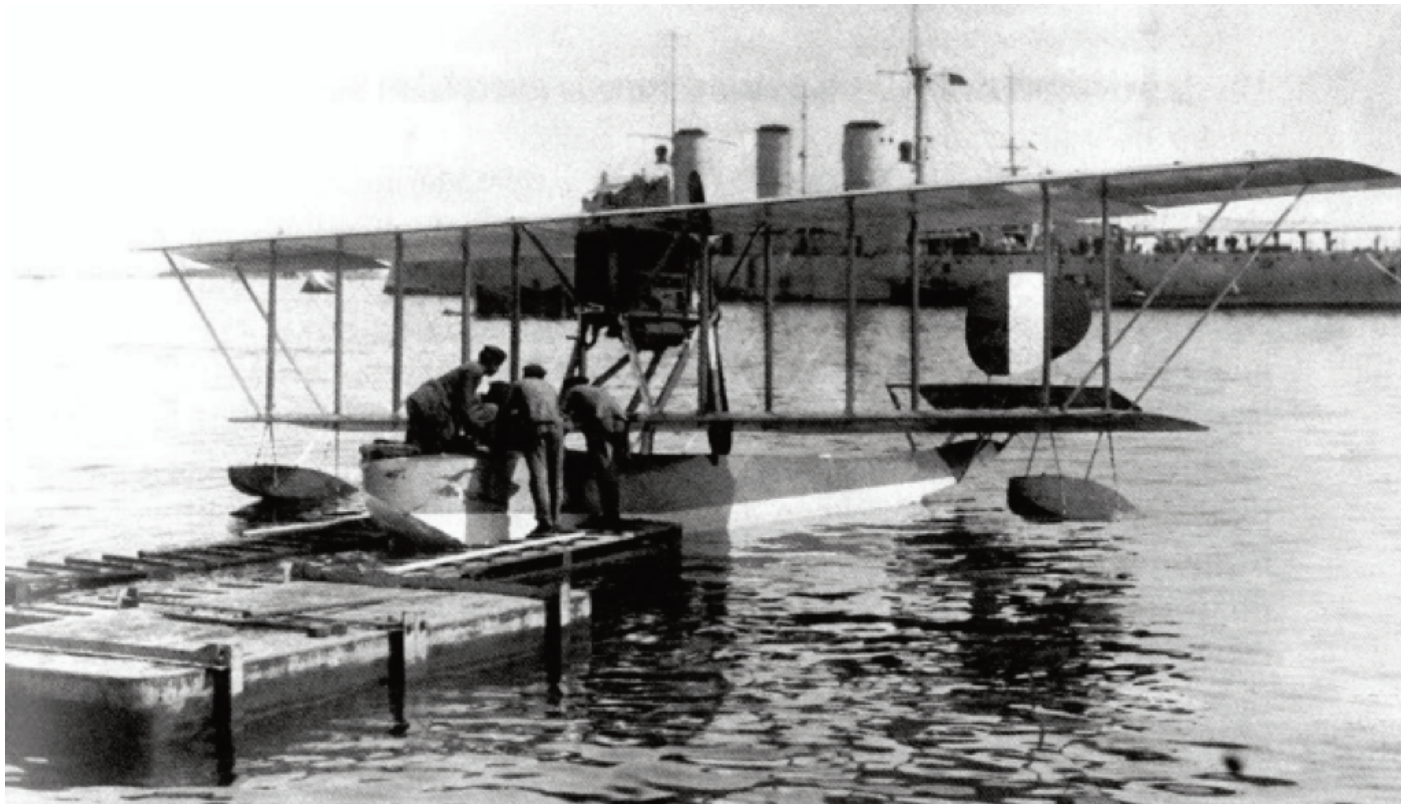
Iniziando l'anno 1917, il 12 gennaio alle 5 di mattina, un gruppo di velivoli austriaci effettuò una incursione aerea su Brindisi, lanciando alcune bombe che colpirono una casa privata ed il treno sanitario N.45. Rimase feriti due civili e sei soldati della Prima Compagnia Sanità di Torino, due dei quali gravemente. Nel mese di maggio, due degli FBA della 255ª Squadriglia, da poco creata a Brindisi, presero parte alla battaglia del Canale d'Otranto e uno dei due idrovolanti, quello del Comandante della Squadriglia – Tenente di vascello Orazio Pierozzi – fu colpito dall'aereo austriaco Hansa-Brandenburg K179. Costretto all'ammarraggio in emergenza, l'equipaggio italiano venne in seguito recuperato dal cacciatorpediniere francese Bisson che era di base nel porto di Brindisi.

Come necessità di guerra, in quel 1917, pur essendo un impiego in assenza civile, emerse un altro impiego fondamentale dell'aviazione militare: quello postale. E così a due delle squadriglie della base di Brindisi – la 257ª dell'Esercito e la 258ª della Marina imbarcata sulla Regia nave Europa – furono assegnati anche compiti di comunicazione aerea quando, divenuta critica la situazione delle comunicazioni militari e civili con l'Italia, il Comando del XVI Corpo d'Armata stanziato in Albania stimò che potesse risultare utile l'istituzione di un formale servizio regolare di posta aerea, che si materializzò il 2 giugno, con idrovolanti della Regia Marina sulla tratta Brindisi-Valona e viceversa, "per corrispondenze d'ufficio urgenti non riservatissime, per lettere private espresso e per telegrammi privati solo nel caso d'ingombro o d'interruzione della linea telegrafica sottomarina".

«La mattina del 7 giugno 1917, tre Lohner austriaci – il K154 con a bordo Lschlt d Res Alojz Poljanec e EF St Masch Wart Praurer, il K153 con a

bordo Frgl't János Plachner e EF Stb Masch Wart Lenti e il K152 con a bordo Frgl't Ottokar Holoubek e Lt idRes d MK Max Weissmann – furono inviati per una ricognizione armata su Brindisi. Il K154 si separò dal gruppo e una volta raggiunta la costa incontrò il DE5, un piccolo dirigibile italiano impiegato per la sorveglianza antisommergibili, e lo attaccò causandogli numerosissimi fori. L'ufficiale italiano a bordo, capitano di vascello Catalano Gonzaga, combatté valorosamente con la sua pistola Mauser e alla fine tornò alla base con il suo velivolo. Poco dopo giunsero in volo il tenente di vascello Carlo Daviso con il nocchiere Aldo Gianelli a bordo di un idro Macchi e il tenente di vascello Orazio Pierozzi con il cannoniere Ercole Bellingeri a bordo di un idro FBA della 255ª Squadriglia. Vedendo la sagoma del Macchi che si avvicinava, il pilota del-





LE IMMAGINI Brindisi 1914: Idrovolante FBA 407 e al fondo la nave Pisa

l'Albatros K154 probabilmente non riuscì a riconoscerlo fino a quando non fu troppo tardi. L'equipaggio del Macchi continuò l'attacco da distanza ravvicinata, assieme all'FBA che attaccò dall'alto. Dopo il quarto attacco, dal motore del K154 uscì un denso fumo, ma il suo fuoco di replica colpì il nocchiere Gianelli. L'Albatros, rimasto incontrollato, urtò con l'ala superiore destra lo scafo dell'aereo italiano, che subito dopo cadde in mare. L'equipaggio dell'FBA sparò dall'alto un colpo di grazia contro il K154 che precipitò nell'Adriatico inabissandosi con i suoi due piloti a bordo. Il pilota italiano Carlo Daviso fu pertanto l'unico sopravvissuto di entrambi gli aerei caduti nella battaglia e fu recuperato illeso dall'FBA italiano. [Giglić B. "Seaplanes of Bocche. The Story of Austro-Hungarian Naval Aviation in Southern Adriatic 1913-1918" - Jero-plan Books, 2014]

Questa, invece, la corrispondente versione italiana: «La mattina del 7

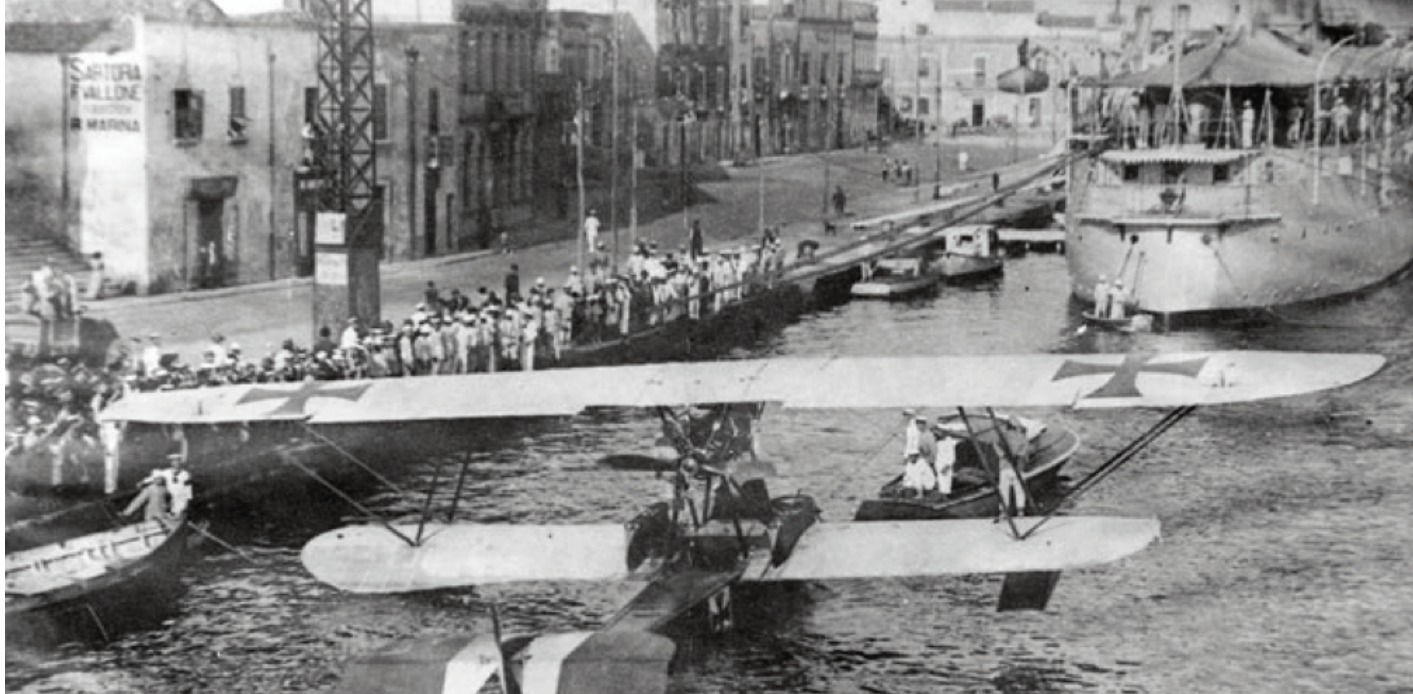


giugno 1917 si produsse l'incursione su Brindisi di tre aerei austriaci, uno dei quali, il K154 del Linienschiffleutnant Alois Poljanek con il Stabsbootmann Prauer della SFS di Kumbor, attaccò il DE5, un piccolo dirigibile per la sorveglianza antisommergibili, con a bordo il sottotenente di vascello Gaetano Catalano Gonzaga che, armato solo con una pistola Mauser, riuscì ad atterrare nonostante avesse già ben 30 fori nell'involucro. Dall'idroscalo del Casale decollarono due idrovolanti della 255ª Squadriglia, pilotati rispettivamente dal sottotenente di vascello Orazio Pierozzi assieme al cannoniere Ercole Bellingieri su un velivolo FBA, e dal sottotenente di vascello Carlo Daviso assieme al nocchiere Aldo Giannelli su un velivolo Macchi L.3. Il K154, probabilmente ingannato dalla sagoma del Macchi, che era una copia evoluta del Lohner austriaco, virò per andar incontro a quello che credeva un suo compagno e venne raggiunto dal Macchi in picchiata, cui un minuto dopo si aggiunse l'FBA. Nel rapporto di Pierozzi si legge: «Attaccando a distanze molto ravvicinate, dal nostro FBA abbiamo sparato tre caricatori constatando che alcuni colpi avevano raggiunto il nemico: l'altro apparecchio, il Macchi, vicinissimo all'aereo nemico compiva attacchi successivi. L'idrovolante austriaco si è difeso usando due mitragliere, il fuoco delle quali è andato man mano rallentando, certo per mancanza di munizioni, mentre tentava di evitare gli attacchi.» Il combattimento proseguì serrato con i due velivoli italiani che si alternavano negli attacchi, finché il Macchi entrò in collisione con il K154. Mentre il Macchi si allontanava apparentemente illeso, l'idro austriaco continuava a volare e Pierozzi strinse con il suo FBA sull'avversario per chiudere la partita. Bellingieri vuotò il caricatore della sua arma praticamente a bruciapelo finché l'aereo austriaco cadde a picco nell'Adriatico. Ma nel frattempo pure il Macchi era caduto. Pierozzi scese subito con l'FBA ed incontrò Daviso illeso, ma di Giannelli non si trovò traccia alcuna, malgrado lo stesso Daviso si tuffasse con Bellingieri a frugare fra i relitti.» Ogni sforzo sarebbe comunque stato vano, giacché quando il corpo dello sfortunato sottufficiale venne ritrovato si scoprì che era stato raggiunto in piena fronte da una pallottola. Nulla, invece, si seppe dell'equipaggio del K154, scomparso con tutto l'aereo.

Il 16 luglio, aerei FBA della 255ª decollarono da Brindisi, colpirono il ponte degli hangars ed una batteria antiaerea dell'idroscalo austriaco di Durazzo. Il 3 e 6 agosto bombardarono Durazzo ed il 7 agosto avvistarono un sommergibile austroungarico e lo bombardarono, obbligandolo alla frettolosa immersione. «L'11 agosto 1917, una squadriglia d'idrovolanti attaccò Brindisi, ma l'attacco fu subito sventato senza danni, con l'abbattimento di uno dei velivoli, il K222, che cadde in mare con a bordo i due aviatori, Fhr idRes d MK Emil Engel e Matr Kniewallner, i quali ammararono illesi nel porto di Brindisi ed entrambi furono fatti prigionieri.» [Giglić B.]

Ai primi di settembre una sezione di cinque Macchi L.3 venne distaccata da Brindisi a Valona al comando del Sottotenente di vascello Umberto Maddalena. Il 10 bombardarono il ponte di





Metali sul Sema e vari vicini accampamenti austriaci. Poi, il 13 settembre, in fase di rientro, due degli idro s'imbatterono in un forte temporale e solo l'equipaggio del Comandante Maddalena poté rientrare alla base di Brindisi.

La notte del 27 settembre dello stesso 1917, avvenne un nuovo attacco aereo tra le 20 e le 24, uno dei più pesanti subiti da Brindisi. Furono distrutte diverse abitazioni e ci furono 22 feriti e 5 morti, di cui 2 civili. Furono abbattuti 3 aerei austriaci, gli idrovolanti K193, K223 e K307. Questo il resoconto ufficiale italiano: «Uno squadrone di 7 o 8 idrovolanti nemici fu scoperto ad alta quota ancor prima di raggiungere la base navale e i colpi sparati dalle batterie di difesa antiaerea ammontarono a 2753, di cui circa 600 dalle navi, costringendo gli attaccanti a mantenersi ad alta quota. Grazie alla scarsa visibilità, gli idrovolanti austriaci riuscirono comunque ad arrivare sopra la base, sganciando diverse bombe, molte delle quali caddero in mare e altre furono ritrovate a terra non esplose, tra queste, anche 2 incendiarie e una da 150 kg. I danni registrati causati dall'esplosione delle bombe furono i seguenti: nessuna bomba in città, la batteria antiaerea N.1 colpita provocando due morti e due feriti senza danneggiare i cannoni. Una casa, utilizzata come postazione di mitragliatrice, colpita e distrutta, ferendo 13 soldati. Una bomba, cadendo su una nave a vapore a pochi metri dall'incrociatore 'Pisa' l'affondò causando la morte di un fuochista e ferendo un marinaio. L'esplosione causò inoltre un'ammaccatura nello scafo del 'Pisa' per una lunghezza di 6 metri, corrispondenti a 6 telai, causando l'infiltrazione di acqua, stimata di 30 tonnellate all'ora. Immediatamente il rimorchiatore 'Egadi' provvide al drenaggio, ma la nave dovette comunque entrare nel bacino di carenaggio.»

Anche sul 'Pisa' ci fu un morto e un marinaio fu ferito da alcune schegge di proiettili antiaerei e il bacino galleggiante subì danni minori a causa della concussioni prodotta dall'esplosione di cinque bombe nelle sue vicinanze, che causarono leggeri distacchi delle doghe. La mattina successiva all'attacco, il 28 settembre, l'idrovolante austriaco Hansa-Brandenburg W.13 K307, che a causa di una guarnizione del serbatoio acqua crepata aveva planato forzatamente sul mare a circa 10 miglia al largo di Brindisi, fu recuperato da una torpediniera in

LE IMMAGINI **Sopra Porto interno di Brindisi: Hansa Brandenburg W.13 K307 catturato dopo un ammaraggio di emergenza il 27-9-1917. Sotto tomba di Anna Avallone nel cimitero comunale di Brindisi**

servizio di pattuglia, che rimorchio l'aereo fino al porto con entrambi i piloti catturati, Lschlt Emanuel Lerch e Fhr idRes d MK Béla Lenti. La mattina del 3 ottobre, la torpediniera 14 OS trovò il corpo del Frglt Maximilian Sewera e quella stessa sera il rimorchiatore RD 10 trovò i resti del Fhr idRes d MK Karl Strizik, il suo osservatore, entrambi piloti dell'idrovolante

Oeffag Weichmann K193. Il 2 novembre, dopo più di un mese dall'attacco, un motore Austro Daimler AD6 da 185 HP fu ritrovato sulla spiaggia a Meleda e si pensò che potesse essere stato del velivolo UFAG Brandenburg K223 che non fu mai ritrovato, né fu mai trovata traccia dei suoi piloti EF Stb E Wart Rudolf Traxelmayr e Lt idRes d MK Jenő Czenz. Ciò che causò la caduta dei due idrovolanti austriaci si suppose fosse stata una collisione sul mare al buio.

Nell'ultimo anno di guerra, il 1918, il 3 febbraio tre aviatori austriaci, dopo una rivolta disertarono da Cattaro e con il loro idrovolante – K207 – ammararono su una spiaggia vicino a Mattinata. Poi, il 6 febbraio l'idro austriaco fu portato in volo da Manfredonia a Brindisi, pilotato dal Comandante Orazio Pierozzi. Circa un mese dopo, alla fine dell'inverno di quello stesso anno, sull'idroscalo di Brindisi fu creata una nuova Squadriglia, la 262ª, costituita con i migliori piloti della locale Stazione Idrovolanti, dotata di Macchi M.5 e comandata dal Sottotenente di vascello Umberto Maddalena che dispose di altri 9 piloti. Il 25 aprile, un totale di otto idrovolanti della 255ª Squadriglia dell'idroscalo di Brindisi, tra cui quello del Tenente di vascello Francesco De Pinedo – che era rientrato a Brindisi dopo aver comandato per quasi quattro mesi la 256ª di Otranto – bombardarono gli hangars e le navi in porto a Durazzo. Lanciarono con buon risultato numerose bombe sui piroscafi ed i vari galleggianti ancorati nella rada, nonché su vari obiettivi militari e, non ostante l'intenso fuoco antiaereo, tutti gli apparecchi poterono rientrare incolumi alla loro base di Brindisi.

Il 14 maggio, varie squadriglie





LE IMMAGINI L'idro K207 dei disertori austriaci, pilotato del Tenente di vascello Orazio Pierozzi, giunge alla Stazione Idrovolanti di Brindisi - 7 febbraio 1918

di idrovolanti italiani bombardarono le opere militari di Lissa e quelle di Durazzo provocando visibili incendi. Durante il volo sopra Durazzo, gli aviatori decollati da Brindisi fotografarono il piroscalo e la torpediniera che, silurati nella notte tra il 12 e il 13, giacevano del tutto inutilizzati sul fondo del mare e poi, malgrado gli intensi fuochi controaerei, tutti gli aeroplani italiani rientrarono incolumi alle basi. Il giorno seguente, il 15 maggio, dalla stessa base di Brindisi partirono quattro FBA ed un Macchi L.3 della 255ª Squadriglia scortati da tre Macchi M.5 della 262ª Squadriglia, ed attaccarono Durazzo, dove gli FBA lanciano 8 bombe inglesi da 100 libbre causando due morti e l'incendio del deposito di benzina. E il Macchi L.3 lanciò manifestini ed eseguì numerose fotografie. Qualche giorno dopo, il 27 maggio 1918, avvenne il primo bombardamento su Brindisi di quell'ultimo anno di guerra. Poco dopo le 3 del mattino, quattro bombe esplosero nei pressi degli hangars dell'idroscalo senza arrecare danni, mentre una quinta bomba rimase inesplosa.

«Successivamente, il seguente 9 giugno, come parte dei preparativi per l'imminente battaglia da condurre contro lo sbarramento di Otranto, tre squadriglie con in tutto non meno di 14 Hansa-Brandenburg W.13, partirono da Durazzo in direzione Brindisi. Alle 4 del mattino fu lanciato l'allarme per il primo attacco, seguito dal lancio di bombe che in sostanza non provocarono danni. Nel secondo attacco una bomba colpì il piazzale dell'idroscalo uccidendo e ferendo una trentina di marinai. Il terzo attacco fallì giacché, pur lanciando alcune bombe di cui molte in mare per alleggerimento, gli aerei dovettero risalire in quota, e si allontanarono. In tutto furono lanciate 154 bombe per un totale di 4.485 kg sulla stazione idrovolanti, le installazioni e le navi in porto, mentre diversi aerei italiani decollarono all'inseguimento. Un apparecchio nemico fu colpito in pieno cadendo in mare, mentre un secondo fu costretto ad ammarare presso Ostuni. Nell'inseguimento aereo, a circa venti miglia da Brindisi si produsse un duello tra l'inseguitore (Macchi M.5) e il nemico (Hansa-Brandenburg W.13 K387), che colpito al serbatoio ammarò in emergenza.» [Andriani] e [De Cellis].

Il 10 giugno sera, l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina di Roma emise il seguente comunicato: «All'alba di ieri una squadriglia di idrovolanti austriaci ha volato su Brindisi lanciando alcune bombe. Nessun danno al materiale da guerra, ma si deplorano alcuni morti e feriti tra i militari. L'artiglieria antiaerea e nostri velivoli da caccia hanno costretto la squadriglia austriaca a ritirarsi. È stata anche accertata la perdita di tre apparecchi nemici e alcuni dei loro aviatori sono stati fatti prigionieri...» Si trattò dell'ultimo bombardamento aereo che la città di Brindisi subì in quella lunga e tragica Prima guerra mondiale, ma le attività belliche non erano cessate per l'aeroporto di Brindisi: sarebbero durate ancora per mesi, fino alla fine della guerra.

Il 10 luglio un equipaggio di un FBA italiano dopo essere ammarato in emergenza a 40 miglia da Brindisi venne fatto prigioniero l'11 luglio dal cacciatorpediniere austriaco SMS Uzsook. Il 30 agosto 1918 otto Macchi

M.3 della 262ª Squadriglia decollati da Brindisi, bombardarono numerose navi austriache nel porto di Durazzo. Un Macchi, colpito dalla contraerea, fu costretto all'ammarraggio di emergenza e il suo equipaggio venne recuperato dalla nave cacciatorpediniere Simone Schiaffino.

Il 5 settembre 1918, infine, dall'idroscalo della Regia Marina di Brindisi decollarono quattro Macchi M.5 della 262ª Squadriglia – il Sottotenente di vascello Umberto Maddalena, il Sottotenente di vascello Giovanni Paterniti, il 2° Capo Mario Conforti e il 2° Capo Giorgio De Marchi – per scortare una pattuglia di quattro Macchi L.3 della 265ª Squadriglia diretti ad attaccare unità navali nel Golfo di Drin. Dopo aver attaccato la torpediniera austriaca "86" di scorta a tre dragamine nelle acque di Dulcigno in rotta verso Cattaro, al rientro l'idrovolante del Comandante Umberto Maddalena ebbe problemi al motore costringendolo all'ammarraggio a 75 miglia da Brindisi. E dopo 20 ore in mare, il pilota italiano fu recuperato dalla nave cacciatorpediniere Antonio Mosto, scoprendo che anche il collega Paterniti aveva avuto lo stesso problema. L'ultima e decisiva azione militare sui mari e sui cieli del conflitto mondiale fu la conquista del porto albanese di Durazzo del 2 ottobre 1918, cui partecipò l'intera flotta di base a Brindisi, accompagnata da numerosissimi aerei – i più decollando dall'idroscalo di Brindisi – che in ondate successive bombardarono dall'alto le difese austroungariche. Il 3 novembre 1918, nella villa Giusti del Giardino a Padova, si siglò l'armistizio che pose fine alle ostilità tra l'Italia e l'Austria. La Grande guerra, per l'Italia, era finalmente terminata, e vinta.

Il giorno dopo, 4 novembre, l'Ordine del giorno N.38 – il Bollettino della Vittoria Navale – a firma del comandante supremo della Regia Marina Paolo Thaon di Revel, fu emesso a Brindisi, sede della Base aeronavale del Basso Adriatico, da dove l'ammiraglio aveva diretto tutte le grandi operazioni della guerra aeronavale. Un quadro quindi, quello dei bombardamenti su Brindisi che, se pur se non del tutto chiaro e probabilmente incompleto, contribuisce comunque a rendere l'idea di quanto sofferti furono dai brindisini quei tre lunghi anni della Prima guerra mondiale. Anni in cui il contributo della città alla guerra fu notevole anche in termini militari: varie decine di aerei e ben 227 unità navali – tra italiane e delle nazioni alleate: Inghilterra Australia e Francia – nel porto usato come base per centinaia di azioni aeree; decine di incursioni aeree subite con centinaia di bombe cadute sul porto e la stessa città. Per questo, conclusasi la guerra con la vittoria del 4 novembre 1918, alla città di Brindisi fu conferita la croce al merito di guerra dall'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, Capo di stato maggiore della marina italiana e Duca del mare, che fu comandante in capo delle forze navali italiane del Basso Adriatico e che da Brindisi diresse le operazioni della guerra aeronavale. Questa la motivazione:

«Alla gloriosa città di Brindisi la cui generosa popolazione, nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico, mai piegò l'animo, conferisco la croce al merito di guerra. All'ammirazione degli italiani addito la città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra e perché con la sua fierezza efficacemente contribuì al raggiungimento della vittoria finale - Thaon di Revel ->