

IL PILOTA PERFETTO

Il maggiore medico Luigi Falchi, che era stato anche pilota, in base all'esperienza acquisita stabilì alcuni parametri fondamentali per poter svolgere la funzione di pilota.

L'età doveva essere compresa tra i 25 ed i 35 anni. Prima dei 25, perché l'età più giovanile non garantiva il perfetto equilibrio mentale richiesto. Non dopo i 35 a causa dei possibili disturbi fisici della circolazione e respirazione nelle difficili condizioni di chi si trova a bordo di un apparecchio.

Il peso ideale, per un individuo di media statura, deve collocarsi intorno ai 75 kg.

L'aviatore deve possedere una costituzione robusta per far fronte allo stato di tensione nervosa, al genere di vita e alle difficoltà ambientali. Esclude tutti coloro affetti da affezioni ereditarie che colpiscono il sistema nervoso.

La vista, l'udito, gli organi respiratori e la circolazione sono ritenuti indispensabili.

Il carattere deve essere equilibrato, alieno dalla facile emotività e dall'indecisione, così come dalla irruente temerarietà, pronto al comando come all'obbedienza.

L'intelligenza infine, ben sviluppata, base di ogni attività.

Le condizioni sopradescritte sono oggetto di sue valutazioni contenute in un numero del Giornale di medicina militare.



Qui sopra, Bolla ad Aviano nel 1912. A lato, in tenuta di volo davanti ad un Blériot.



La guerra Italo-Turca

La guerra era stata dichiarata dall'Italia alla Turchia il 29 settembre del 1911 e già a metà ottobre era giunta in Libia l'aviazione, forte di 9 aeroplani, tra Blériot, Nieuport, Etrich Taube e Farman, con 11 piloti e 30 uomini di truppa. È da ricordare che la prima missione della storia aeronautica viene compiuta dal capitano Carlo Maria Piazza il 23 ottobre del 1911 su apparecchio Blériot. Mentre il primo "bombardamento" è opera del sottotenente Gavotti che il 1° novembre getta una granata da due chili su Ain Zara e tre su Tagiura.

Ricognizione e bombardamento costituiscono dunque il primo impiego bellico della nascente aviazione, mancando ancora la caccia, dato che l'avversario non disponeva a sua volta dell'aviazione.

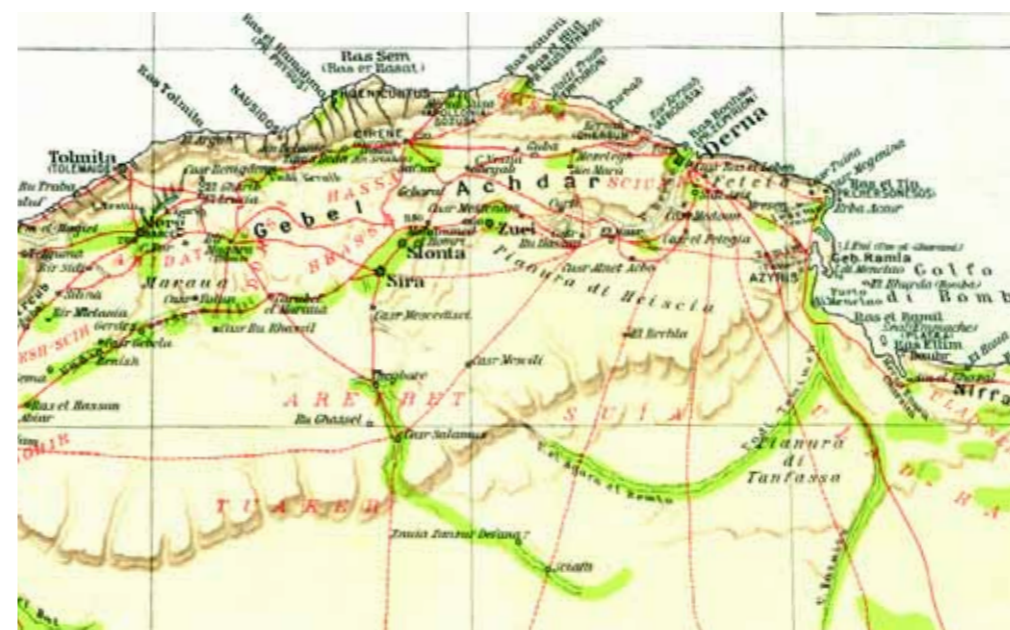
Il primo pilota caduto nella storia dell'aviazione militare è il sottotenente di cavalleria Piero Manzini che il giorno 25 agosto del 1912 si inabissa in mare e muore, mentre il primo aviatore prigioniero di guerra è il capitano Moizo, costretto ad atterrare in territorio nemico a causa di una avaria al motore.

Il 13 marzo del 1912, il capitano Bolla giunge in Cirenaica dall'Italia, ed assume il comando della 3ª Flottiglia Aeroplani di Derna, sostituendo così la Flottiglia Aviatori Volontari che, giunta a Derna il 25 novembre 1911, termina la sua attività l'11 marzo 1912. La flottiglia, che aveva operato con buoni risultati, era composta dagli aviatori Capuzzo, Marengo, Splendorelli, Ruggerone, Manissero, Rossi, Re, Cagno, Verona, Dalmistro, Cobiانchi al comando dell'on. Cap. Montù, che fu anche il primo ferito in volo dal fuoco nemico.

Il reparto comandato da Bolla ha a disposizione due aerei, un Blériot ed



Manifesto che celebra la vittoria italiana e la conquista della Tripolitania.



Cartografia della Cirenaica.

un Deperdussin, ma opera in condizioni generali assai problematiche. Clima costantemente perturbato, natura critica del terreno da sorvolare (alture), ubicazione del campo di volo che, delle dimensioni di 250x100 metri, presenta ostacoli di diversa e pericolosa natura. Stazione radiotelegrafica costituita da quattro alte antenne che crea problemi nella fase di atterraggio, così come l'Uadi Derna, le dune nei pressi del campo ed il vento impetuoso che spira in senso laterale, rendono ardua e pericolosa la fase di decollo.

La nostra aviazione, in quei pochi mesi di guerra, con i suoi voli quo-



Qui sopra, reazione di fucileria arabo-turca al sorvolo degli aerei italiani, nell'interpretazione della "Domenica del Corriere".
Sopra a destra, Bolla sul campo di volo di Derna; da notare il soldato con le bombe in braccio.
In alto, panorama di Derna.



tidiani nonostante l'inclemenza del clima, si è rivelata indispensabile appoggio alle operazioni di terra, al punto che lo stesso Capo di Stato Maggiore generale Pollio esprime le sue più vive lodi agli aviatori che con le loro rischiose azioni sono stati di prezioso sostegno alle operazioni sul territorio.

I velivoli utilizzati sono di fabbricazione francese, in quel tempo all'avanguardia nel settore aeronautico, e sono anche gli stessi che hanno preso parte in agosto alle grandi manovre nel Monferrato.

Come per gli altri aviatori del nostro contingente, l'iniziale funzione assegnata ai piloti è quella di osservare i movimenti del nemico e disegnare mappe illustrative. In seguito, a questo compito sarà associata l'azione di bombardamento.

Bolla effettua il primo volo di guerra il 20 marzo con il compito di verificare la consistenza e la disposizione delle forze arabo-turche e ricavare preziose informazioni per le forze di terra.

Nelle settimane seguenti, nonostante le frequenti e proibitive condizioni atmosferiche, questi voli di ricognizione proseguiranno.

Il 13 maggio, vola sul suo Blériot XI, non solo con compiti di osservazione, ma per portare con sé due bombe per un lancio sul campo turco. Effettuato il lancio, Bolla, come in altre occasioni, è soggetto alla furiosa reazione di fucileria del nemico.



Le bombe usate sono le Cipelli, poco più grandi di un'arancia, dal peso di 2 kg. e lanciate dopo avere tolta la sicura. Sono chiamate *ballerine*, per via di uno svolazzo di stoffa alla base. Ogni apparecchio ne può portare solo tre.

In seguito sarà utilizzata la granata svedese Haasen (granate confiscate sul veliero greco Anphitrite da un nostro incrociatore). Da ultima è utilizzata la bomba Bontempelli, ideata dal tenente di artiglieria Aurelio Bontempelli. È di forma cilindrica, carica di esplosivo e pallottole di piombo; la sua caduta è sempre verticale, in quanto regolata da una particolare struttura elicoidale. Le cassette Campodonico consentiranno di gestire il lancio di 10 bombe manovrando un'apposita leva. Il 15 maggio, partito per un volo di ricognizione su una località dell'interno, è sorpreso dalla nebbia e dall'oscurità. Presso la ridotta Piemonte, un providenziale fuoco acceso dai beduini gli consente di ritrovare la rotta ed atterrare felicemente sul campo base illuminato da otto torce a vento.

La guerra Italo-Turca è dunque il momento storico in cui hanno luogo le prime azioni di bombardamento con un mezzo aereo. Le azioni di ricognizione ed offensive con lancio di bombe sul nemico suscitano commenti positivi ed ammirazione in tutto il mondo occidentale, con articoli sui giornali estremamente laudativi della perizia e audacia dei nostri piloti, riconoscendo all'aeroplano una funzione bellica della quale mai più nessuna nazione potrà fare a meno nelle future guerre. Quanta preveggenza!



La bomba Cipelli, del peso di 2 kg., soprannominata *ballerina*.
A sinistra, cartolina dedicata a Derna italiana.

UN RARO MOMENTO DI PAUSA

Durante le pause imposte da un ghibli inaffrontabile, Gaspare Bolla, lasciato a riposo il familiare apparecchio Blériot, ha tutto il tempo per inoltrarsi nei pittoreschi meandri di Derna, località occupata dalle nostre forze già nell'ottobre dell'11 con una rapida azione dal mare, che aveva costretto alla resa il *Caimacan* reggente e la sua guarnigione. L'azione aveva consentito di portare in salvo i 37 italiani residenti, facenti parte del vice-consolato d'Italia, i dipendenti del Banco di Roma con familiari ed alcuni frati francescani e suore missionarie.



Qui sopra, una via del centro di Derna; sopra a destra, la spiaggia per le attività "balnerari" e, qui a fianco, la "ferrovietta".



Derna è distesa sull'ultimo declivio dei monti: dietro di essa giganteggia l'altopiano, da dove provengono i generi prodotti dai beduini agricoltori e pastori, trasportati faticosamente da tempi immemorabili lungo erti sentieri per l'inesistenza di una strada, mai aperta e ritenuta indispensabile dal sonnolento ed inerte governante turco.

Le risorse naturali sono potenzialmente eccellenti, ma incrementabili migliorando le vie di comunicazione.

Molte cose sono cambiate in pochi mesi ed ora il nostro cavaliere-pilota passeggia agevolmente lungo il dedalo di 30 km. di strade costruite a tempo di record dai nostri militari dei Battaglioni Saluzzo, Ivrea e Edolo.

Certo restano ancora vie diseguali e sassose, così come taluni uffici sono sistemati in ambienti inadatti; l'ufficio postale, dove più volte Bolla si reca per spedire la posta a casa, è ancora collocato in una costruzione fatiscente, accessibile per mezzo di una traballante scalinata.

Durante il suo vagare tra quelle bianche e rozze costruzioni, lo sguardo di Bolla ricerca ansioso qualcosa che dia un'idea di accogliente civiltà. La pazienza lo premia perché in una caratteristica viuzza del quartiere, quasi improvvisamente gli appare un'insegna familiare che lo fa sentire a casa: *Ristorante alle cento città d'Italia!* Isola felice di prossime allegre rimpatriate.



La via che dal centro di Derna conduce al porto. Qui sotto, il bar-ristorante Cirenaica e, sotto a sinistra, il Caffè della Posta.



Sarà anche un frequentatore del *Bar e Ristorante Cirenaica*, altro luogo d'incontro con i colleghi, dal quale può osservare il continuo sferragliare di mezzi sulla ferroviotta che collega i vari accampamenti.

Per il resto, solo le opere di natura militare sono il segno tangibile del nostro lavoro. Il municipio è retto da un ufficiale coadiuvato da quattro assessori indigeni, dopo che il vecchio sindaco Agi Soliman Gibrin, un intelligente capo arabo, è stato inviato in Italia per istruzione. La rinnovata direzione del comune ha intanto intrapreso i lavori per lastricare la lunga strada del Suk coperto. È già qualcosa, per cominciare.

La passeggiata lo conduce verso il porto, dove prova l'emozione di una movimentata cavalcata sui somarelli da nolo che, nel caso di Bolla, sa-