

Ruolo e contributo delle aviazioni alleate in Italia nel 1917

Dott. R. Gentili

I francesi a Venezia

Il 1917 trova l'aviazione francese stabilmente e proficuamente installata a Venezia. Conscia della delicata posizione di Venezia, unica base navale nell'Alto Adriatico, e soggetta a possibili attacchi aerei (e infatti già il 24 maggio 1915 gli idrovolanti austriaci bombardavano la città) l'Italia aveva fatto prevedere nella Convenzione Navale che accompagnava il Patto di Londra la specifica presenza di una squadriglia francese per la sua difesa.

Il reparto della Marine Nationale, chiamato Escadrille de l'Adriatique e, dal 1916, Centre d'Aviation Maritime de Venise, composto dal comandante, LV Antoine Reynaud e da sei piloti con sei idrovolanti FBA, era arrivato in Italia a fine maggio, compiendo la prima ricognizione il 29 del mese.

La presenza francese fu inizialmente molto importante, date le capacità minime dell'Aviazione di Marina italiana, limitate a pochi idrovolanti Albatros, e nulle del Corpo Aeronautico Militare, con pochi Bleriot a Bazzera. I francesi svolsero ricognizioni, caccie ai sommergibili e tentativi, sempre infruttuosi, di intercettare le incursioni nemiche, con fino a dodici missioni in un giorno solo. Alla fine dell'estate 1915 costituirono un distaccamento avanzato a Grado e a settembre ebbero il primo combattimento aereo col nemico, senza esito. Inizialmente carente in macchine e soprattutto in armi, il reparto ricevette poi sufficienti rifornimenti dalla Francia e fu in grado di eseguire azioni di rilievo, come frequenti bombardamenti alle installazioni costiere e alle ferrovie. I rapporti con gli italiani, sia a livello operativo sia umano, furono generalmente positivi, e il numero complessivo dei voli effettuati da una forza così piccola, fu molto alto: centinaia di voli, di sicuro molti di più di quelli di qualunque squadriglia italiana, della Marina o dell'Esercito nello stesso periodo.

Se però gli idrovolanti potevano contribuire alle operazioni aeronavali, non erano validi per la difesa aerea, e fu richiesto anche un contributo di caccia, i Nieuport 80 hp. In luglio fu stabilita la formazione di un reparto per l'Italia, al comando del capitano Marcel de Chalonge, con tre piloti e tre osservatori, che arrivò a Venezia a metà agosto 1915. Il reparto francese si dislocava a Bazzera e iniziava subito i voli di scorta e caccia. Aumentata a sei apparecchi, la squadriglia, chiamata 92/I, da Italie, fu subito molto attiva, anche schierando aerei sulla base avanzata di Cascina Farello, ed ebbe anche alcuni scontri con gli idrovolanti austriaci che, se non portarono ad abbattimenti, costrinse però la K.u.k. Seeflieger a portare gli attacchi aerei a Venezia principalmente di notte. Nel dicembre 1915 i caccia francesi si spostarono sul nuovo campo d'aviazione al Lido, di fronte a Sant'Andrea, dove erano basati i loro colleghi della Marina.

La N 92/I, ridenominata N 392 a giugno 1916, ricevette nel corso del 1916 nuovi aerei, compresi i primi monoposto Nieuport XI, e nuovi piloti ma il suo impiego fu limitato, sia per il divieto agli apparecchi terrestri francesi di operare sul mare aperto, sia per le scarse occasioni. I piloti francesi però anelavano a combattere, e si fecero mandare in voli di pattuglia sul fronte terrestre, e il 26 giugno, con una ben congegnata operazione, si scontrarono, senza esito, con Banfield, il più noto e valido pilota avversario. Nella seconda metà dell'anno l'attività aerea aumentò d'intensità, e i caccia francesi scortarono missioni di bombardamento di Caproni italiani su Fiume e degli idrovolanti su Trieste, in una delle quali conseguirono la prima vittoria (non

riconosciuta) abbattendo un idrovolante austriaco. Una seconda vittoria fu conseguita in ottobre.

Nel 1916 il CAM di Venezia (nome assunto a inizio d'anno) continuava la sua attività, ma ormai era affiancato dai Macchi Lohner italiani, in numero tale da consentire la formazione di due squadriglie a Venezia. Gli FBA C dei francesi erano ormai vecchi e logorati, ma i piloti li impegnarono al massimo, in frequenti bombardamenti su Trieste. Il 23 giugno 1916 venne abbattuto l'FBA 12, del pilota LV Vaugeois, caduto prigioniero, mentre il suo osservatore, l'irredento Gramaticopulo, rimase ucciso. Nella seconda metà del 1916 il reparto riceveva i primi FBA H più potenti. Il 15 agosto l'asso austriaco Banfield abbatté un altro FBA francese, con la morte dell'equipaggio, Roulier e Costerousse. Gli idrovolanti francesi parteciparono insieme con quelli italiani e ai Caproni, ben 22, a un attacco alla stazione idrovolanti di Parenzo il 13 settembre, primo e ben riuscito esempio di operazione *joint and combined*. Il 31 ottobre 1916 il CAM di Venezia, che con l'arrivo degli FBA H aveva conseguito una buona efficienza, fu colpito da una particolare tragedia, l'esplosione delle bombe che venivano caricate su un idro sullo scalo di Sant'Andrea. Il disastro causò la morte del comandante, il LV Reynaud, di altri quattordici francesi, fra cui un pilota e di quattro militari italiani e molti feriti. Già pochi giorno dopo, però, ora al comando dell'EV André Woltz, il reparto era di nuovo in azione.

Nel 1917, quindi, il CAM di Venezia, equipaggiato con idrovolanti FBA H, era un reparto piccolo ma esperto, motivato da un morale altissimo, in cui contributo bellico era oggettivamente marginale, di fronte ad un forte aumento di qualità e di forza dell'aviazione navale italiana, con la quale peraltro era perfettamente integrato, impegnato nella sua missione di ambasciatore della Francia e delle sue armi. Per dare un contributo maggiore, il comandante richiese a Parigi dei caccia idrovolanti, che non arrivarono. In primavera, con sei FBA a disposizione a fronte di una dotazione organica di dieci apparecchi, il CAM continuò a compiere sporadiche azioni di bombardamento, efficacemente contrastate dagli idrocaccia austriaci. Il 17 aprile ebbe luogo una lunga e confusa battaglia aerea, nella quale diversi idro alleati e austriaci finirono in acqua. Nonostante un'imminente tempesta, il comandante Woltz, unico ufficiale rimasto al reparto, ripartì alla ricerca di naufraghi, accompagnato dal QM Maurice Coste, ma scomparve. Le ricerche, protrattesi anche per il giorno successivo non portarono ad alcun risultato. Il CAM di Venezia perse così nuovamente il suo comandante, ma soprattutto era rimasto senza ufficiali che ne potessero rilevare il comando, che fu affidato così al sottufficiale più anziano, il maître fourrier Cadio. Dopo quest'ulteriore perdita, oramai il futuro del CAM di Venezia era segnato. Le azioni continuarono, il 2 giugno tre FBA svolsero una missione di bombardamento notturno, ma fu il comandante dei caccia terrestri, il cap. de Chalonge, che dovette scrivere a Parigi per chiedere riconoscimenti per gli eroici aviatori francesi.

Il 16 giugno un Decreto Ministeriale del Ministro della Marina ufficialmente sanciva la soppressione del CAM di Venezia. Il 27 giugno il personale rientrava in Francia salutato dai colleghi francesi del Lido e dai marinai italiani di Sant'Andrea, che nei due anni di guerra avevano avuto modo di apprezzare il lavoro svolto dalla squadriglia francese molto spesso in situazioni molto difficili, meritando ampiamente l'elogio del V.Amm. Cito.

La dimenticata epopea del CAM di Venezia si chiuse con un ben meritato riconoscimento collettivo, la Citation à l'Ordre du Jour de l'Armée che il Ministro della Marina concesse il 27 luglio 1917.

Il 1917 vedeva la squadriglia di caccia del Lido, la N 392, con una forza di una diecina di piloti, mentre la sua dotazione di aeri si arricchiva dei nuovi Nieuport da

110 cavalli, i Nie 23. Nonostante l'impegno del comandante de Chalonge il suo impiego continuava a essere ridotto, quantomeno rispetto a quanto avveniva sul fronte occidentale, e lunghe trattative si svolsero nel primo semestre per dotare il reparto di una sezione di bombardieri, in modo da poter dare un contributo maggiore, che però non ebbero esito.

Il 17 aprile, nel corso della serie di scontri al termine dei quali scompariva il comandante del CAM de Venise, Woltz, i caccia francesi abbatterono un altro idrovolante.

Il 1° giugno la squadriglia francese cambiò ancora designazione, diventando N 561.

L'8 giugno 1917 quattro Nieuport, ai comandi del Lt Chambarière, furono inviati al campo di Villaverla, con missione di scorta per i Sopwith 1A2 dell'Escadrille Espinasse, il piccolo reparto francese inviato in Veneto per la direzione di tiro dell'artiglieria pesante su ferrovia mandata in aiuto dell'Italia. A fine giugno, dopo il rientro da Villaverla, la squadriglia si ritrovava con ben 18 aerei (16 Nieuport, uno Spad e un Sopwith) 16 piloti, dodici dei quali non avevano mai servito sul fronte francese, e una limitata attività. A parte la parentesi del distaccamento a Villaverla, i piloti della N 561 non erano mai stati impegnati in combattimento dal mese di aprile, a parte alcune infruttuose partenze su allarme.

Molto si è detto sulla bella vita di questi aviatori a Venezia, ben alloggiati, beniamini dell'alta società, ambasciatori della Francia, certamente, ma in qualche misura imboscati, ed essi si rendevano bene conto della loro vita privilegiata. Però erano continue le richieste a Parigi di essere impiegati più intensamente o addirittura riportati in patria, richiesta che rimarrà senza esito anche per motivi politici, per non lasciare campo libero agli inglesi. L'estate del 1917 vedeva la N 561 sempre più forte, con una quindicina di piloti, e caccia moderni, compresi i primi Spad 7. Per avvicinarsi alla linea del fuoco, una sezione venne distaccata a Cascina Farello, sia per difendere il litorale a nord di Venezia sia per scortare le offensive della Marina, che a Marcon aveva costituito la sua prima squadriglia di bombardieri Caproni. La N 561 ricevette anche qualche biposto Sopwith, da usare per la ricognizione fotografica, con un osservatore d'eccezione, il Lt. Olphe Galliard, proveniente dalla Espinasse, un sacerdote che in seguito diventerà Ordinario militare delle forze libere di De Gaulle.

Il 14 agosto gli austriaci lanciarono un colossale attacco a Venezia con una ventina di idrovolanti, i francesi diedero battaglia e conseguirono un'altra vittoria.

A fine agosto due vecchie corazzate costali austriache, SMS Wien e SMS Budapest, si spostarono da Pola prima a Muggia e poi a Trieste. La Regia Marina reagì con una lunga offensiva aerea, che durò dal 28 agosto al 12 settembre, con 183 missioni nelle quali furono sganciate 624 bombe, delle quali tre furono viste colpire i ponti delle navi. I francesi contribuirono con 16 missioni di Nieuport decollati da Cascina Farello come scorta agli L.3: due il 28 agosto, nel corso della quale si aggiudicavano un'altra vittoria, due il 30 due volte, due il 1° settembre, quattro il 4, tre il 5 e una il 9 e in varie occasioni difesero con successo gli idrovolanti italiani dagli attacchi austriaci.

Il 4 settembre il Sopwith di Olphe Galliard svolse un'importante ricognizione a lungo raggio fino al canale della Morlacca, ma uno dei caccia mandati per scortarlo al suo rientro si perse, abbattuto da idrovolanti nemici, con la morte del pilota MdL Jean Tétart de Morvilliers.

Con lo sfondamento a Caporetto, i piloti della N 561 trovarono le intense azioni che avevano auspicato: il 25 ottobre tre Nieuport si scontrarono su Grado con i caccia austriaci costringendone uno a un atterraggio forzato e in una successiva azione abbatterono un altro idrovolante nemico. Le azioni tanto attese ora non mancavano, il 14 novembre ben 15 Nieuport furono impiegati in missioni di scorta ai bombardieri,

ma anche in missioni di ricognizione a vista ed esplorazioni nel settore della foce dei Piave. Nel corso di novembre i piloti francesi iniziarono le azioni contro i Drachen, i palloni da osservazione che erano innalzati a ridosso del fronte dagli austriaci man mano che avanzavano nella pianura veneta. Il 16 novembre ebbe luogo un'altra intensa battaglia aerea sul cielo delle corazzate Wien e Budapest che cannoneggiavano la linea di difesa italiana a Cortellazzo, e i francesi abbatterono un altro nemico, mentre altri due furono costretti ad ammarare e a farsi prendere al traino dalle loro navi. Nuovo scontro il 17 novembre e altra vittoria dei francesi, condivisa con i Macchi M.5 italiani. In novembre e dicembre, anche se i dati non sono completi, l'attività fu intensissima, con dai 4 fino ai 12 voli di guerra al giorno: messa alla prova, l'Escadrille de Venise seppe dimostrare il suo valore.

Un'altra importante presenza francese, del tutto sepolta dall'oblio, fu quella degli idrovolanti della Marina a Marsala. La base iniziò a operare nell'agosto 1917, quando il Comando della Marina Francese in Algeria-Tunisia decise di installare un P.C. (poste de combat) su spazi messi a disposizione dalla Regia Marina nel porto di Marsala già dal 1916, distaccando periodicamente una sezione di tre idrovolanti FBA dal Centre d'Aviation Maritime, CAM di Bizerta per compiere missioni di pattugliamento marino e scorta al naviglio alleato in transito. Il Poste de Combat al comando dell'EV Bos fu dotato di idrovolanti Donnet Denhaut, ed effettuò la prima missione il 10 ottobre 1917, e poi voli saltuari nel resto dell'anno. Nel febbraio 1918 sarà elevato a CAM, Centre d'Aviation Maritime, per poi operare intensamente e ininterrottamente per tutto il 1918, subendo anche dolorose perdite.

A Marsala era inoltre installato un centro di montaggio, che provvedeva a montare gli idrovolanti giunti per ferrovia dalla Francia e a prepararli per il volo di trasferimento fino alla Tunisia. Un altro Poste de Combat venne attrezzato a Lampedusa, operativo dall'agosto 1917 e a disposizione anche degli idrovolanti inglesi a Malta nella seconda metà del 1917, dal quale dall'inizio del 1918 operò una sezione di idrovolanti distaccata da Biserta.

I francesi sull'Isonzo e sul Piave

Dal febbraio al luglio 1917 il ten. Paul-Louis Weiller, aviatore eccezionale, in seguito patron della Gnome & Rhone, fu distaccato sul fronte del Trentino per prendere informazioni e fotografie, in vista di un futuro impegno francese. A seguito della visita del gen. Foch al fronte italiano fu deciso di inviare in Italia tre gruppi di artiglieria pesante montata su carri ferroviari (A.L.V.F., Artillerie Lourde sur Voie Ferrée) per appoggiare un'operazione speciale che doveva avere luogo nel settore della VI Armata, quella che sarà la Battaglia dell'Ortigara. Il contingente "Detachment d'Italie du 1er Groupement A.L.V.F." agli ordini del Lt Col Charet partì a fine maggio 1917. In accompagnamento fu mandata una squadriglia di formazione con otto piloti e otto osservatori e sei Sopwith 1A2 120 hp le Rhone, più quattro aerei di riserva al comando del cap. Fontenilliat, che ebbe il nome di Escadrille Espinasse, in omaggio a un generale francese caduto nel 1859 nella battaglia di Magenta. Il reparto si basò a Villaverla e iniziò a operare in giugno, scattando fotografie e poi dirigendo con la TSF il tiro dei cannoni. Per fornire copertura aerea ai velivoli dell'Espinasse, dall'8 giugno sul campo di Villaverla fu rischierata una sezione di quattro velivoli Nieuport 110 hp della N 392 del Lido di Venezia. L'Espinasse operò efficientemente a servizio dei grossi calibri francesi ed ebbe anche alcuni incontri con aeroplani austriaci. La sola perdita del reparto fu il sottotenente Zuber, deceduto a seguito di incidente aereo su idrovolante nel corso di una visita a Venezia. Agli inizi

di luglio la squadriglia Espinasse tornava in patria, con parte delle artiglierie francesi, lasciando i suoi aerei.

A fine luglio 1917 si ricostituiva la presenza francese sul fronte italiano. Il Comitato di Guerra decideva il 24 luglio di mandare in Italia una notevole forza di artiglieria pesante cui fu assegnata l'Escadrille 36, o SOP 36, comandante il capitano Contal, con otto Sopwith più quattro di riserva, otto piloti e otto osservatori. Alla Escadrille 36, spostatasi dalla sua sede al fronte, Palesne, a Dugny, alla Réserve Générale de l'A ronautique il 27 luglio, fu ordinato di distaccare il personale per prendere in carico gli aerei della Espinasse rimasti a Villaverla, sei, e di spostarsi con altri sei apparecchi imballati in casse a Risano, circa 10 km. a sud di Udine.

I francesi mandarono una grande quantit  di artiglierie in aiuto dell'alleato italiano, per sostenere una nuova offensiva sull'Isonzo e sul Carso e i grossi calibri appoggiarono con intenso fuoco l'11a Battaglia dell'Isonzo nella seconda met  di agosto, e la SOP 36 li guid  con continue missioni.

A settembre 1917 il Comit  de Guerre decise di mandare "d'urgence" in Italia altre due squadriglie di artiglieria, per operare con due reggimenti di artiglieria pesante. Partirono quindi per l'Italia altri due reparti di Sopwith, le Escadrille SOP 206 e SOP 221 che nella seconda met  di settembre si basavano rispettivamente a Oleis e a Medeuzza, iniziando i rilievi fotografici. Il comando italiano per , deludendo gli alleati, non lanci  una nuova offensiva, anzi Cadorna ordin  all'esercito di porsi sulla difensiva fino alla primavera. Molto contrariati, i francesi ordinarono l'immediato ritorno delle loro artiglierie e delle squadriglie.

La SOP 221 e la SOP 36 tornarono in Francia, partendo il 17 e arrivando il 22 ottobre, lasciando sul terreno di Campoformido, ancora occupato dalla SOP 206, dodici aerei, destinati a essere imballati in casse e rispediti in Francia. Pochi giorni dopo si verifica lo sfondamento a Caporetto.

L'entit  della sconfitta fu subito evidente e gi  il 26 ottobre il gen. Foch offriva un intervento francese. Fu destinato all'Italia il QG della Xeme Armée, con il 31eme Corp d'arm e, divisioni 64  e 65 , due divisioni isolate, 46  e 47 , reparti d'élite, formati la prima da Chasseurs   pieds e la seconda da Chasseurs des Alpes, e artiglieria, mentre altrettanti aiuti mandavano gli inglesi.

Vi era a Parigi il forte timore che l'Italia potesse uscire dalla guerra, portando la minaccia tedesca al confine di Mentone, e l'intenzione non affermata era che le truppe alleate se del caso continuassero a combattere nella pianura padana anche da sole.

Foch arriv  in Italia il 30 ottobre, seguito il giorno dopo da William Robertson, Chief of the Imperial General Staff britannico, e si bas  a Padova presso il Comando Supremo italiano, e resterr  in Italia fino al 23 novembre. La sua opinione era che la linea difensiva dovesse formarsi sul Mincio, abbandonando tutto il Veneto, ma Cadorna assicur  che la linea di difesa si sarebbe formata molto pi  a est, sulla linea Altipiani-Grappa-Piave. Cos  avviene il 10 novembre, quando l'avanzata nemica si ferm  sul Piave, ma il pericolo maggiore venne individuato in un rinnovato attacco dal nord che avrebbe preso alle spalle tutto lo schieramento italiano portando alla fine della guerra.

Il 10 novembre fu deciso l'invio in Italia di ulteriori rinforzi: il 12  Corps d'Armée, 23  e 24  Divisione, riceveva l'ordine di partenza il 10 novembre, ma il suo arrivo sar  ritardato perch  sulle ferrovie la precedenza fu data a quattro divisioni inglesi e si realizz  solo alla fine del mese.

Il ritiro dal fronte francese delle Escadrilles destinate all'Italia cominci  il 28 ottobre, e il trasporto richiese 40 treni il giorno. Le prime a partire furono la SOP 36 e 221, da pochi giorni tornate in Francia, perch  gli aerei teoricamente li avevano ancora in

Italia, anche se dopo pochi giorni andranno persi. Il personale delle SOP 36 e SOP 221, costituito per ciascun reparto da dieci piloti, dieci osservatori, quattro mitraglieri e il personale di truppa, ripartì per la seconda volta il 29 ottobre. La SOP 36 fu assegnata alla 47^e Divisione francese, e la SOP 221 al 90^e R.A.L., altro reparto che aveva fatto dietro-front.

Il contingente aereo francese comprese due squadriglie d'armata, ossia di caccia, la SPA 69 e la N 82, una squadriglia di corpo d'armata, ossia da ricognizione, su 15 aerei, AR 44, organica al 31^e C.A., due per divisione di fanteria, AR 14 e SOP 36, e due d'artiglieria, SOP 221 e SOP 206 la seconda già in Italia, a Campofornido, su dieci aerei l'una. Comandante dell'aeronautica francese in Italia era il Chef d'escadrons Jean-Paul Houdemon.

Gli aerei inviati furono sessanta Sopwith Clerget 130 hp per le SOP 36, 206 e 221, (si era rinunciato alla speranza di recuperare qualche aereo in Italia ma in realtà la SOP 206 era riuscita a salvare sette Sopwith) 15 Spad, a metà fra 7 e 13, di cui due con macchina fotografica, più quindici di riserva per la SPA 69, 17 Nieuport 27 e 24 bis, più quindici di riserva per la N 82, 15 AR con motore Renault 190 HP più quindici di ricambio per la AR 44, dieci AR Renault per la AR 14 più dieci di riserva, per un totale di 172 aerei.

Le squadriglie francesi si organizzano sui campi di Verona e di Ghedi, nelle retrovie, poi dopo pochi giorni dall'arrivo presero posizione su vari campi in prossimità dei reparti terrestri cui erano assegnate al fronte. La AR 14 andò a Trissino assegnata alla 46^e D.I., la SOP 36 a Castelgomberto per la 47^e D.I., la AR 44 a Verona, per la 64 D.I., la SOP 206 a Castelgomberto per le artiglierie di gruppi nord e centro, la SOP 221 a Verona, per il gruppo sud, mentre le due squadriglie da caccia, SPA 69 e N 82, restavano a Verona. Furono inviate anche delle sezioni aerostatiche che si dislocavano a metà novembre con la Ballon Compagnie 38 per la 64^e D.I. e Gruppo Sud a Sovizzo, la Ballon Cie 25 per la 47^e D.I. e gruppo centro a Castelgomberto, la Ballon Cie 19 per 46^e D.I. e gruppo nord a Cornedo.

Con l'arrivo del 12^e C.A. con le sue due divisioni, 23^e e 24^e, arrivarono la Escadrille AR 22, la squadriglia di corpo d'armata assegnata al 12^e C.A., e la AR 254 da poco istituita sulla stessa sede, la SOP 214, di Mont de Soissons, assegnata al 180^e con altri 40 AR e 20 Sopwith.

La prima squadriglia a entrare in azione fu la SOP 206, che era riuscita a rimanere integra durante la ritirata. Alla fine di novembre i reparti francesi erano già attivi, svolgendo ricognizioni mentre i caccia scortarono i ricognitori italiani del III Gruppo. La sola presenza di caccia italiana nel settore nord era quella della 71^a Squadriglia, a Sovizzo, per cui l'aiuto dei francesi era importante.

A fine novembre, mentre le truppe francesi che inizialmente erano disposte a ovest del Garda, in previsione del peggio, si trasferivano nel Vicentino, l'aviazione le accompagnò, in avanti verso il fronte, portando la SPA 69 e la N 82 da Verona a San Pietro in Gu, la SOP 36 da Castelgomberto a Castello di Godego e la SOP 221 da Verona a Castelgomberto a raggiungere la 206.

Per unificare l'aviazione francese, anche l'Escadrille de Venise fu assegnata al Commandement de l'Aéronautique della Xe Armée, ordine che non piacque affatto ai piloti francesi, che perdevano la loro dorata indipendenza e de Chalonge scriverà, esponendo la questione da un punto di vista tecnico, ossia la complicazione di dover dipendere per i rifornimenti dal Parc N. 3 di Verona, ma da Parigi furono irremovibili. Il reparto rimase comunque a Venezia, continuando a operare per la Marina italiana.

Lo schieramento francese vedeva a dicembre tre squadriglie d'osservazione, AR 44, SOP 36 e SOP 206, schierate a Castello di Godego per coprire il fronte del Piave, due

squadriglie d'armata, SPA 69 e N 82, e una da osservazione, AR 14, a San Pietro in Gu, in posizione centrale fra Vicenza e il Piave, e tre squadriglie da osservazione, rivolte alle montagne di fronte ad Asiago, SOP 221, AR 22 e AR 254 a Castelgomberto.

Il 30 dicembre, dopo due giorni di preparazione di tiro d'artiglieria, gli Chasseurs Alpins della 47^e D.I. del 31^e C.A. al comando del generale Dilleman si lanciarono per riconquistare il monte Tomba, caduto in mano austriaca ai primi del mese, e con una rapida e brillante operazione ebbero la vittoria. Nel corso della battaglia, le tre squadriglie, SOP 36, SOP 206 e AR 44, assicurarono la controbatteria, la distruzione delle mitragliatrici e il collegamento con la fanteria, mentre le squadriglie da caccia svolsero numerose pattuglie fra il Monte Grappa e Valdobbiadene, mitragliando i rinforzi nemici sul versante nord del monte e le batterie, sparando 5.000 cartucce. Le squadriglie da caccia inglesi coprirono il fianco a est, fra Valdobbiadene e Nervesa. Un aereo della AR 14 ebbe un combattimento con un aereo nemico nella zona di Valstagna, una pallottola colpì al petto il ten. Rey, che fu riportato a terra dal pilota ten. Bonnot, lo sfortunato aviatore morì il giorno dopo.¹

Il bilancio di fine anno per le forze francesi in Italia fu positivo, anche se poco conosciuto allora in Italia, e poi dimenticato dalla storiografia. L'aiuto fu quantitativamente importante, e con un potenziale strategico che condizionò le decisioni degli alleati sulla capacità di continuare la guerra dell'Italia. La vittoria del monte Tomba è stata un capolavoro di organizzazione e di realizzazione tattica, e ha segnato lo spartiacque di quel periodo della guerra, con il ritorno all'offensiva degli alleati. Da un punto di vista morale, il rapporto fra i francesi e la popolazione italiana è stato ottimo, e la propaganda tedesca che cercò di seminare malanimo contro gli inglesi, non ci provò nemmeno con i francesi. Quanto all'aviazione, il suo contributo è stato altissimo, compiendo una vasta mappatura fotografica di tutto il settore, mandando in volo un gran numero di caccia e superando ampiamente il numero di sortite effettuate in quel settore dall'aviazione italiana.

Gli inglesi in Adriatico

Per gli inglesi il problema principale a sud delle Alpi era il traffico navale nel Mediterraneo, dove non solo passavano le navi provenienti dall'India ma si muovevano i rifornimenti per le forze alleate in Albania, in Macedonia e in Medio Oriente, e dove i sommergibili tedeschi basati a Cattaro coglievano rilevanti successi. Il 15 febbraio 1917 fu affondato il piroscafo Minas, diretto a Salonicco, con la morte di 860 soldati. In marzo l'U 64 affondò la corazzata francese Danton, il 15 aprile altre due navi di trasporto truppe, Arcadian e Cameronian, furono affondate con forti perdite. Il punto nodale era lo stretto di Otranto, che gli U boote traversavano per uscire da Cattaro.

La prima presenza aerea britannica in Italia si realizzò nel gennaio 1917 quando, su richiesta del contrammiraglio Mark C. F. Kerr, comandante dell'Adriatic Squadron, dieci idrovolanti Short furono inviati a Otranto per contribuire allo sbarramento posto nel basso Adriatico, il cui elemento principale era una catena di pescherecci inglesi,

¹ I francesi ebbero molte perdite per incidenti in Italia, ma sole due perdite in combattimento, il ten. Rey e l'Adj Léon Bigot della SAL 22, ucciso da un colpo sparato da terra su Vittorio Veneto il 30 ottobre 1918.

drifter. A febbraio a essi si aggiunsero dei monoposto da caccia Sopwith Baby e poi sei biposti terrestri Sopwith 1 ½ Strutter per la scorta, che si basarono a Giurdignano. Nel marzo 1917 gli inglesi chiesero una squadriglia di idro FBA per i loro piloti. La richiesta non fu accolta ma un piccolo numero di FBA italiani fu in effetti fornito ai piloti britannici e operarono anche da Malta.

Le operazioni inglesi da Otranto iniziarono nell'aprile 1917 ad opera del neo-costituito No 6 Wing del Royal Naval Air Service, RNAS al comando del commodoro Murray Fraser Sueter²: la base tecnica (erecting station) era a Taranto. I reparti che formavano il Wing non avevano ancora un numero di squadriglia, che avranno nell'aprile 1918, quando RNAS e Royal Flying Corps, RFC, saranno fusi nella nuova Royal Air Force.

In estate la base di Otranto riceveva dodici nuovi Short 320 siluranti, allo scopo di attaccare con siluri da 18 pollici la flotta austriaca a Cattaro. Il corto raggio degli idrovolanti inglesi impediva questa impresa, così il comandante Sueter fece costruire dei pontoni che furono ancorati, protetti da navi da guerra, 100 miglia al largo in Adriatico. Il 2 settembre 1917 sei Short 320 furono portati ai pontoni, ma il mare mosso impedì le partenze e danneggiò gli aerei, e il raid fu annullato.

In estate le forze del RNAS in Puglia comprendevano due Squadron e un Flight. Gli idrovolanti inglesi pattugliavano il canale di Otranto in coordinamento con gli apparecchi italiani e quelli francesi a Corfù realizzando numerosi avvistamenti di sommergibili. Nel novembre 1917 i Sopwith di Otranto avvistarono e attaccarono due volte un U boot, il 13 e il 19, ma le loro piccole bombe da 65 libbre non ebbero effetto. La caccia ai sommergibili era un compito difficile e non senza pericoli: il solo 7 gennaio 1918 il 6 Wing perse tre apparecchi, con quattro aviatori scomparsi in mare. Secondo i dati ufficiali, il RNAS effettuò in Adriatico nel 1917 3 missioni di ricognizione e scorta, 15 di difesa e caccia e 141 di esplorazione.

Gli inglesi erano interessati a operare anche nel nord Adriatico, con un certo dispetto da parte dei francesi. Il comandante della squadra navale ammiraglio Kerr visitò Pesaro nella primavera 1917, poi si indirizzò sull'isola di Poveglia, per basarvi ben 40 idro bombardieri Felixstowe. La proposta non andò avanti, in autunno si parlava solo di uno scalo per accogliere eventualmente idrovolanti per operazioni speciali.³

In questo quadro si colloca la decisione britannica di acquistare sei triplani Caproni Ca.4 e formare una squadriglia per bombardare Pola e Fiume. La Regia Marina si offrì di ospitarli a Marcon, e di preparare nuovi campi, ma il progetto non si realizzò: all'inizio del 1918 gli inglesi avevano avuto solo due Ca.4 a Ghedi, e tutti e sei furono passati all'aviazione italiana, con una grande dotazione di bombe inglesi.

Nel maggio 1917, infine, un bombardiere Handley Page 0/100 traversò l'Italia, facendo tappa a Pisa, Roma, Napoli e Otranto, diretto alla base inglese a Mudros, sull'isola di Limnos. Seguirono poi altri trasferimenti di bombardieri 0/400.

² M. F. Sueter C.B., 1872-1960, fu il pioniere e l'ispiratore dell'aviazione navale britannica, favorì la nascita del RNAS come servizio autonomo e come soprintendente alle costruzioni aeronautiche sviluppò, fra l'altro, i siluri aerei usati con successo dagli inglesi già nel 1915. Per divergenze con l'Ammiragliato, fu mandato in Italia quasi come una punizione. A fine anno scrisse direttamente al re per lamentare la sua situazione, ma la lettera fu passata all'Ammiragliato e nel gennaio 1918 Sueter fu privato di ogni comando.

³ Nel 1918 a Poveglia furono iniziati i lavori per accogliere i nuovi bombardieri Caproni idrovolanti, e infine al termine della guerra il programma era di accogliervi una forte presenza americana, ben 2.400 uomini, ma l'armistizio pose termine ai lavori.

Gli inglesi sul Piave

Alcune batterie britanniche schierate sul fronte della 3a Armata furono in azione durante la 10a e l'11a battaglia dell'Isonzo, ma non avevano reparti aerei al seguito, e l'osservazione del tiro gli fu fornita dai ricognitori del V Gruppo.

Come i francesi, gli inglesi furono rapidi nell'inviare aiuti all'alleato italiano dopo lo sfondamento austro-tedesco. Al comando del generale Sir Herbert Plumer partì dalla Francia il XIV Corpo d'Armata, comandante il ten. gen. Conte di Cavan e tre divisioni di fanteria, 7a, 23a e 48a, appoggiate da una brigata di artiglieria campale, una di artiglieria pesante e tutti i servizi di intendenza, medici, contraerea eccetera e anche cinque battaglioni di lavoratori provenienti dalle isole dei Caraibi. A fine novembre il contingente fu rinforzato con l'arrivo dell'XI Corpo d'Armata al comando del ten. gen. Haking. Furono in totale 70.000 i militari britannici inviati sul nostro fronte.

La parte aeronautica era composta dal 51 Wing che includeva il No 28 Squadron dotato di caccia Sopwith Camel e il No 34 Squadron con ricognitori R.E.8, con il Z Aircraft Park che arrivarono a Milano a metà novembre e subito si spostano a Ghedi, con il comando a Montichiari e il 22 novembre a Verona.

Dopo il convegno di Rapallo gli inglesi, come i francesi, raddoppiarono l'intervento, facendo trasferire dalla Francia anche l'XI Corpo d'Armata, al comando del generale Haking, con le divisioni 5a e 41a. Con loro furono inviati i reparti aerei, gli Squadron 45 e 66 da caccia, con i Camel, e il 42 Sqn con i R.E.8 del Royal Flying Corps.

I reparti aerei furono riuniti nella VII Brigade del RFC al comando del generale T. I. Webb-Bowen, un ufficiale poco popolare, poco comunicativo che a fine novembre pose il suo comando ad Altichiero. Lo Air Park, ossia il magazzino di rifornimento e l'officina presero sede a San Pelagio. In totale era una forza di 54 caccia e 34 ricognitori, dato che l'organico di uno Squadron inglese era di ben diciotto apparecchi.

A fine novembre gli Squadron 28 e 34 posero la loro base a Grossa, PD, a una decina di km ad est di Vicenza, il 66 Sqn arrivò a Milano il 23 e si portò a Verona il 28 novembre. Il 42 Sqn si spostò rispettivamente a San Pelagio il 2 dicembre, a Istrana il 7 e a Grossa il 17. Il 3 dicembre il 34 Sqn si spostò a Istrana.

Le truppe britanniche si schierarono nella zona del Montello, con i francesi alla loro sinistra, ed entrarono in linea agli inizi di dicembre, quando la situazione era stabilizzata. Si svolse allora la battaglia delle Melette, ma furono solo truppe italiane che fermarono l'ultimo attacco austriaco.

Il No 45 Sqn era il reparto più esperto, e iniziò il trasferimento il 15 novembre, ma lo poté completare solo a metà dicembre, quando ritrovò la sua operatività a San Pelagio. I suoi piloti si stabilirono in una villa a Fossalunga, poi a fine anno il 45 Sqn si spostò a Istrana, da dove si era allontanato il 42 Sqn.

Il 29 novembre avvennero le prime missioni, con i R.E.8 del 34 Sqn incaricati di missioni fotografiche oltre il Piave, contestate dalla caccia nemica. Lo stesso giorno il capitano William Barker del 28 Sqn, un canadese conseguì la prima vittoria britannica quando in uno scontro fra quattro Camel e cinque caccia fra Sernaglia e Pieve di Soligo abbattè una caccia, forse il Leut. D. R. Hans Hartl della Jasta 1, ferito.⁴

⁴ William Barker, 1894-1930, fu il militare canadese più decorato della storia, ricevendo anche la massima onorificenza britannica, la Victoria Cross. Gli sono attribuite 33 vittorie contro aeroplani e nove contro palloni in Italia, che lo renderebbero il maggiore asso del fronte italiano.

Agli inizi di dicembre si schierava a Grossa anche il No 66 Sqn, un reparto che aveva appena ricevuto i Camel, del quale i suoi piloti dovevano imparare le difficili qualità di volo. Il 15 e 16 dicembre i R.E.8 dei due Squadron bombardarono l'aeroporto di San Felice. Il fatto che questi biposti potessero con facilità alternarsi nei vari ruoli di ricognizione a vista e fotografica, direzione dell'artiglieria e bombardamento, ed effettuare missioni con tanti aerei insieme, mostra che avevano una capacità tecnica superiore a quella degli analoghi reparti italiani.

Nel corso della battaglia di Istrana, (che secondo i documenti inglesi non fu una rappresaglia per un fantomatico attacco di Barker a un campo nemico il giorno di Natale), entrarono in azione nella prima parte della battaglia i Camel del No 28, e al 2 Lt Mulholland fu assegnato l'abbattimento di un DFW C.5 a Povegliano. Nella seconda ondata il Cap. Mitchell abbatteva un bimotore a Montebelluna, un AEG G.IV attribuito anche ai nostri Scaroni e Brenta

Il 30 dicembre i Camel del 28 Sqn appoggiarono l'aviazione francese impegnata nella conquista del monte Tomba. Nel corso del 1917 gli inglesi rivendicarono 14 abbattimenti di aerei, otto più due palloni il No 28, quattro il No 66 e due il No 45.

Alla fine dell'anno arrivarono anche gli aerostati, il 4th Balloon Wing con le 9 e 20 Balloon Companies che si schierarono a Villalta.

Citiamo infine il contributo francese in termini di aeroplani forniti, un aiuto che era stato fondamentale nel primo anno di guerra con i caccia Nieuport, contributo non disinteressato, peraltro, perché gli apparecchi e motori erano venduti e, fino all'estate 1916, a un prezzo maggiorato del 20% rispetto a quello corrente. Nella primavera 1917 furono forniti all'Italia venti Spad 7, richiesti addirittura dal dicembre precedente e 115 cellule senza motori di Hanriot Hd.1, un aereo che contemporaneamente era in produzione da parte della Macchi. Erano stati forniti anche 35 idrovolanti Schreck FBA. Nel novembre, per rispondere alla crisi, furono forniti 100 Nieuport 120 hp (Nie 27) e 25 cellule di Spad senza motori (aerei già usati dai francesi e accantonati a St-Cyr per mancanza di motori).

Il 6 dicembre 1917 si tenne a Parigi la Conferenza Aeronautica Interalleata nella quale la delegazione italiana assicurò alla Francia la fornitura di 40 Caproni, mentre da parte francese si approvò la concessione di 50 cellule di Spad per motori HS 180 hp, sei Spad con motore, 20 cellule di Spad per HS 200 hp, e 75 cellule di Spad per HS 200 hp nuovi di fabbrica.

Conclusioni

L'apporto delle aviazioni alleate, francese prima e britannica poi alla guerra aerea in Italia non fu decisivo ma fu importante, tecnicamente qualificato e realizzato con alte capacità logistiche e militari. Mentre nel periodo più critico per le sorti del conflitto, novembre e dicembre 1917, le truppe alleate non parteciparono alla battaglia, le componenti aviatorie furono attive, e il numero complessivo degli aerei che schierarono era circa la metà della forza totale dell'aviazione italiana.

Esaminando le vicende del 1918, il discorso si potrebbe allargare, ma lo si può riassumere con una considerazione: al momento della battaglia finale di Vittorio Veneto, il contributo alleato rappresentava il 10% delle forze sul terreno: non una proporzione determinante, ma nemmeno irrilevante.

Da un punto di vista umano, le relazioni fra alleati e italiani furono generalmente buone (ottime, ovviamente, quelle dei francesi a Venezia) ma, diremmo, molto limitate. La collaborazione operativa fu minima, ridotta ad alcune azioni aeree insieme ai francesi nel dicembre 1917 e a scorte ai Caproni affidate ai Camel nel

maggio 1918, ma questo dipendeva anche dal sistema operativo: ogni reparto italiano volava secondo gli ordini del suo Comando d'Aeronautica d'Armata e i mezzi dell'epoca, senza comunicazioni radio e senza ATC, rendevano assai difficile la collaborazione fra squadriglie diverse, e ancora di più fra nazioni diverse. A parte generiche attestazioni di stima, non abbiamo trovato tentativi di collaborazione o coordinamento con gli italiani da parte degli inglesi (questo non vale per le aviazioni navali). Invece i francesi furono molto collaborativi e organizzarono numerosi corsi ed esercitazioni per condividere le loro tecniche avanzate soprattutto nel campo della collaborazione con la fanteria per ufficiali italiani.

Lo scarso interesse attribuito dagli studiosi militari prima, e dagli storici poi alle vicende delle aviazioni francese e inglese in Italia fu un grave errore. L'analisi avrebbe dimostrato che il successo di quegli schieramenti era dovuto a un costante spirito aggressivo del personale e a una stretta integrazione di elementi tecnici, come radiotelegrafia, fotografia, strutture tecniche di supporto, con un costante affinamento di procedure di coordinamento fra forze aeree e forze terrestri e navali, una lezione che la Regia Aeronautica non seppe elaborare. Una riflessione sui metodi britannici, che comprendevano azioni azzardate, rischiose e ai limiti delle capacità tecniche, come il tentato attacco a Cattaro nel settembre 1917, ma già come l'incursione su Cuxhaven il giorno di Natale del 1914 avrebbe fatto prevedere l'attacco di Taranto dell'11 novembre 1940.

Appendici

Elogio del V.Amm. Cito inviato al Contrammiraglio Pigeon de Saint Pair, Addetto Navale all'Ambasciata di Francia in Italia

“La squadriglia degli idrovolanti che la Francia volle mettere a disposizione della difesa aerea di Venezia parte oggi per Saint-Raphaël venendo, giusto gli accordi preesistenti, sostituita da una nuova squadriglia nazionale. La comunanza di vita e di intendimenti coi nostri ufficiali e marinai aviatori nel lungo periodo di servizio prestato dalla squadriglia francese, lo spirito di abnegazione da essa dimostrato, il sacrificio eroico di nobili vite nell'ideale comune di vittoria contro lo stesso nemico, hanno indubbiamente cementata una fratellanza di armi che maggiormente si appalesa nell'ora del distacco.

Nel porgere pertanto il saluto di commiato della Marina Italiana ai valorosi dell'aviazione di Francia, ci è grato assicurarli che serberemo di loro lungo ed amichevole ricordo e preghiamo la S.V. Illustrissima di rendersi interprete presso le competenti autorità dei nostri ringraziamenti per l'efficace cooperazione bellica prestata, nonché di voler far pervenire al Comando della Squadriglia partente e ai suoi singoli componenti l'espressione della più viva soddisfazione della Regia Marina e della più viva simpatia da parte dei compagni d'arme italiani.”

Commento finale, probabilmente del col. De Gondrecourt

“L'escadrille d'hydravions français est rappelé en France. Elle n'existait plus qu'à l'état squelettique. Tous ses officiers avaient été successivement tués ou perdus en mer (Enseignes de Vaisseau Vaugeois, Roulier, Hariat tués, Lieutenant de Vaisseau Reynaud tué, Lieutenant de Vaisseau Woltz perdu en mer).

Cette escadrille réduite à 10 avions et 6 pilotes effectuait:

- des reconnaissances contre le sous-marins,*
- des bombardements,*
- de la chasse et de la photographie relevant les mouvements dans les ports autrichiens.*

Tous les pilotes et mitrailleurs croient à l'efficacité de l'attaque de l'avion contre le sous-marin, surtout dans le voisinage immédiat des cotes, ou le sous-marin naviguant en plongée peut être reconnu par le sillage du périscope et facilement surpris. Le 1er Juillet 1915, l'enseigne de Vaisseau Roulier descendit à 15 mètres sur un sous-marin et lança 3 bombes à moins de 4 mètres du kiosque. Le sous-marin plongea au milieu de taches d'huile et le communiqué autrichien signala des avaries.

L'activité sous-marine est nulle de jour depuis cette époque.

L'escadrille Française d'hydravions quitte Venise. Son départ est marqué – coïncidence, peut-être – par la venue d'une escadrille maritime anglaise. Le prestige Français en Italie n'a rien à y gagner.”

Citation à l'Ordre du Jour de l'Armée, 27 luglio 1917

« Le Personnel du Centre d'Aviation Maritime française à Venise, sous le commandement des Lieutenants de Vaisseau Reynaud (tué) et Woltz, comme après la disparition de ce dernier a donné pendant près de deux ans et malgré des pertes sévères, un exemple constant des plus belles qualités de dévouement et de valeur militaire, au cours d'actions presque journalières contre les forces aériennes et les organisations militaires ennemies. »

Escadrille N 392 Forza a 1° gennaio 1917

Cap. de Chalonge	comandante
Cne Charles Laurent	aiutante maggiore
Lt René Robert	pilota
Lt Daniel Chambarière	pilota
Lt Marcel Virolet	pilota
Lt Jean Romeyer	osservatore
S/Lt Jean-Jacques Darbos	pilota
S/Lt Paul Xavier Garros	pilota
S/Lt Pierre de Jumilhac	pilota
S/Lt Gabriel Trouvé	pilota
S/Lt Jean Bignon	pilota
MdL Jean de Geoffre de Chabignac	pilota
S/Lt Paul Bleuse	ufficiale amministrativo

Vittorie e perdite della 561 nel 1917

17.4.1917	Adriatico	S/Lt Xavier Garros	K 192 Plachner - Szecheny
11 .5.1917	Chioggia	MdL Edouard Corniglion	Idrovolante
14.8.1917	Adriatico	Lt de Geoffre de Chabrignac	K 203 Russ - Trost
28.8.1917	Trieste	MdL Loyzeau de Grandmaison	A 14 von Stransky Stanograd
4.9.1917	Adriatico	MdL de Geoffre de Chabrignac	Due idrovolanti
25.10.1917	Punta Salvore	S/Lt Marcel Robert	K 221 Ottiger - Gerszetig
16.11.1917	Cortellazzo	S/Lt Bignon, Lévy, Corniglion	K 374 Röver - Kunz
17.11.1917	Malamocco	S/Lt Jean Bignon	K 211 Fedrigoni - Preiss
20.11.1917	Oltre Piave	MdL de Geoffre de Chabrignac	Aeroplano
21.11.1917	Foce del Po	Serg. Levy MdL Corniglion	K 161 Koudek Lupinski
29.11.1917	Cortellazzo	Tre Nieuport	K 210 Boros – Zerb
4.9.1917	Punta Salvore	MdL Tétart ucciso	Nieuport 24 4670
10.9.1917		Mdl Corniglion ferito	Nieuport

Ordine di battaglia dell'aviazione francese al 21 novembre 1917

Commandement Aeronautique de l'Armée
Comandante Chef d'escadrons Houdemon

Aeronautica d'Armata

SPA 69 cap. Malavialle Verona

N 82 cap. Echard Verona

Aeronautica di corpo d'armata

Secteur du 31e C.A. cap. de Lavergne Ghedi

Per 64e D.I.e 90e A.I.

AR 44 cap. Kuents Verona

SOP 221 cap. Bosc Verona

Ballon 38 ten. Maquet Sovizzo

Per 47a D.I. e 109e A-L.

SOP 36 cap. Contal Castalgomberto

SOP 206 cap. Janet Castalgomberto

Ballon 25 cap. Verneuil Castalgomberto

Per la 46a D.I. e 113e A.L.

AR 14 ten. Chardenot Trissino

Ballon 19 ten. Venard Cornedo.

Parc aéronautique N. 3 cap. Pinsmaille Brescia

1e Réserve aéronautique commandant Lafort Brescia

Station météorologique n. 7 Lt Pradel Verona.

Dislocazione delle squadriglie inglesi alla data del 2 dicembre 1917

Squadriglia N° 34 XIV Corpo d'armata Grossa poi Istrana

Squadriglia N° 66 da caccia A Verona poi a Grassa

Squadriglia N° 28 da caccia Grossa

Squadriglia N° 42 XI Corpo Alla stazione di Padova Si trasferisce a Istrana

Squadriglia N° 45 da caccia parte ora dalla Francia Diretta a Grossa

Ulteriormente: un gruppo da caccia di tre squadriglie

Deposito Velivoli – a San Pelagio

Parco materiali d'aviazione – a Padova

Vittorie rivendicate dai britannici nel 1917

<i>Data</i>	<i>Luogo</i>	<i>Pilota</i>	<i>Reparto</i>	<i>Vittima</i>
29.11	Sernaglia	Capt. Barker	28 Sqn	Lt. Hartl Albatros D5 Jasta 1
3.12	Conegliano	Capt. Barker	28 Sqn	Drachen

3.12	Conegliano	Capt. Barker	28 Sqn	Lt. v Kessenbach Alb D Jasta 39
8.12	Asiago	Capt. Smith Grant	28 Sqn	Bertelsmeier Alb D3 Jasta 39
9.12	Cimadolmo	2 Lt. Whitehead	66 Sqn	VFw Schroeder Alb Jasta 39
10.12	Fontane	Capt. Mitchell	28 Sqn	Albatross
10.12	S. Lucia	Capt. Smith Grant	66 Sqn	biposto
14.12	Ormelle	2 Lt Stranger	66 Sqn	biposto
15.12	S. Lucia	Lt. Warnock	66 Sqn	biposto
16.12	Conegliano	Capt. Mitchell	28 Sqn	biposto FA 204
16.12	Ormelle	2 Lt. Rowat	66 Sqn	Schmitd e Rowat bipo. FA 14
26.12	Biadene	Capt. Mitchell e altri	28 Sqn	Ernst, Niess, Hertling AEG G.IV BG 4
26.12	Povegliano	2 Lt. Mulholland e altri	28 Sqn	DFW C.5
29.12	Pieve di Soligo	Capt. Barker	28 Sqn	Drachen
30.12	Lentiai	Lt. McEwen	28 Sqn	VFw Gaim Albatross Jasta 39?
31.12	Pieve di Soligo	Lt. Brownell, Lt. Dawes	45 Sqn	tre Albatross
31.12	Paderno	Lt. Moody	45 Sqn	Lt Thurm Albatross D.5 Jasta 31
Perdite				
8.12	Villamatta	2 Lt. Robertson prig.	66 Sqn	Albatross
19.12		Lt. May prigioniero	66 Sqn	Contraerea
26.12	Trevignano	Lt. Bailes ferito	66 Sqn	Incidente