



Un Albatros B-I tedesco picchettato dopo un atterraggio d'emergenza. Il pilota sedeva dietro e l'osservatore davanti.



Frantz e Quenault davanti alla coda del loro Voisin III, V-89.

Il primo duello

100 anni fa il primo abbattimento aereo sui cieli della Francia diede inizio alla storia dell'aviazione da caccia e dei suoi assi.

ROBERTO GENTILI

È idea comune che tutti gli stati maggiori e i ministeri della guerra ignorassero l'importanza dell'aviazione nel 1914, considerandola solo uno sport e che i piloti abbiano dovuto improvvisare l'arte della caccia, con pistole e carabine, per l'insipienza dei loro comandi. In realtà presso gli eserciti di ogni grande nazione europea l'aviazione era ben presente, armata con aerei scelti in concorsi pubblici, con un'organizzazione collaudata in esercitazioni e grandi manovre.

Se non esisteva una specialità caccia come tale, è semplicemente perché non era immediatamente percepita l'importanza di impedire l'azione all'aviazione nemica. La vera inspiegabile carenza è un'altra, che non sia stata preparata alcuna difesa aerea contro i dirigibili, quando invece nell'anteguerra le capacità distruttive degli Zeppelin usati come bombardieri erano discusse e temute, ben più di quelle degli aeroplani, e le capacità aggressive dei veli-

voli contro le aeronavi, lente e vulnerabili, erano sufficientemente note. Si sapeva che sarebbe bastata una scintilla, o un piccolo razzo, per distruggere un dirigibile, ma non era stato preparato nulla. Quando la notte del 21 marzo 1915 gli Zeppelin attaccarono Parigi, fu dato l'ordine alla Escadrille MS.12 di affrontarli: chi propose di sbattergli contro, chi di atterragli sul dorso e prenderli all'abbordaggio, chi di rompergli le eliche. Jean Navarre, che sarebbe diventato il primo asso france-

se, si levò in volo con un coltellaccio da cucina dicendo: «Dato che non hanno nulla da darci, bene, peggio per loro, partiremo con questo. Pensate che figura ci faranno quando lo scriveremo sul diario storico della squadriglia e finirà nella Storia della Francia». I primi rari incontri in aria fra aerei francesi e tedeschi avevano visto i piloti salutarsi reciprocamente (ma forse è una leggenda), poi si era passati ai colpi di pistola e di carabina e già nei primi giorni di guerra il tenente Levassor, della

squadriglia V24, era tornato alla base col seggiolino del suo aereo colpito da una pallottola tedesca. La squadriglia era equipaggiata col biplano Voisin III, un aereo lento e pesante, ma con grandi qualità: abbastanza maneggevole, aveva la struttura parzialmente metallica, un motore stellare Canton-Unné da 110 CV, un robusto carrello quadriciclo con due ruote dotate di freni, e un'ampia carlinga con un vasto campo di tiro. Comandante della V24 era il capitano André Faure, laureato al Polytechnique e proveniente dall'artiglieria, che aveva studiato a fondo la possibilità di armare gli aerei. Prima della guerra, quando era istruttore, aveva discusso con Gabriel Voisin, il geniale e vivace costruttore francese, la possibilità di armare gli aerei con un cannone automatico da 30 mm, con colpi dotati di spoletta speciale progettata da suo fratello, Jean Faure, artigiere assegnato al Service Technique de l'Aviation.

Nel febbraio 1914 Faure mandò al Ministero della Guerra il suo progetto, ma la risposta gli arrivò solo a luglio, una risposta che il capitano volle conservare, a futura memoria: «Progetto molto interessante che denota da parte

dell'ufficiale che l'ha concepito uno spirito di ricerca che merita di essere incoraggiato, ma che ha più di Giulio Verne che della realtà. La guerra aerea prevista è ben lontana dal potersi realizzare». In realtà era vicinissima e sarebbe successa solo poche settimane dopo. Faure, sollecitato dagli ufficiali della sua squadriglia, voleva affrontare il problema dell'armamento degli aerei aggirando le lentezze della burocrazia, e si ri-

volse al suo amico Gabriel Voisin, al quale piaceva molto l'idea che i suoi aerei avessero un tale primato. Voisin comunicò le sue intenzioni al cap. Jean Faure e al servizio armamenti del Comando di Parigi, ma senza attendere la risposta di questo si recò direttamente alla fabbrica Hotchkiss a Saint-Denis e si fece dare sette mitragliatrici da 7 mm con i loro caricatori, che si portò via nella sua auto. In pochi gironi realizzò

un affusto per la mitragliatrice, assicurato alla struttura del biplano, che reggeva al di sopra della testa del pilota, seduto nel posto anteriore, una forcella mobile a cui era fissata la mitragliatrice, e perfino, sua invenzione, dei retini per raccogliere i bossoli espulsi per evitare che finissero contro l'elica. Il 18 agosto 1914 Voisin si mise alla guida di un camion e arrivò al campo della V24, a Villers-Semeuse, a 260 km da Parigi, con



Il primo abbattimento della storia in un quadro del pittore francese Paul Lenglè.

sei mitragliatrici, altrettanti trepiedi e abbondanti munizioni. La notte stessa le armi furono montate e provate. Non erano finiti i problemi perchè un comandante intimò a Faure di togliere le armi, sostenendo che la loro presenza avrebbe spinto gli aviatori ad andare in cerca del nemico, invece di svolgere le ricognizioni loro ordinate, ma Faure si prese la responsabilità del comportamento dei suoi uomini, e le armi rimasero. Il 5 ottobre 1914, alle 8 del mattino, il Vosin V.89 della V24 ai comandi del pilota sergente Joseph Frantz e col meccanico Louis Quenault decollato da Lhèry, nuova sede della V24, nello Champagne, sorvolava Reims di ritorno da una missione di bombardamento - qualche granata da 90 mm trasformata in bomba d'aereo - sull'area del forte di Brimont. Frantz, di soli 22 anni, era brevettato dal 1911, ed era stato pilota della ditta Savary a Chartres, nel 1911 aveva stabilito il primo record di durata per volo con due passeggeri e nel 1913, da militare, il record di altezza con tre passeggeri. Quenault era stato meccanico in una ditta che forniva i motori alla Savary, era diventato amico di Frantz e questi, alla mobilitazione, era riuscito a farlo venire con lui in aviazione e a formare equipaggio insieme.

Quasi giunti al campo di partenza, i francesi scossero un biplano con motore davanti, sicuramente un nemico, a quota più bassa. Il Vosin si mise in picchiata, sforzandosi di superare i 120 km/ora e raggiungere il tedesco che volava verso casa: i francesi avevano



Sopra: tipico tra i biplani tedeschi dell'inizio della guerra, questo Albatros B è conservato al Museo della Guerra di Vienna.

Sotto: un Vosin III esposto nel Musée de l'Air et de l'Espace a Le Bourget, Parigi.



avuto abbastanza tempo per sviluppare la tattica dell'uso della mitragliatrice, approfittando del fatto che nei primi biplani tedeschi il pilota sedeva dietro e l'osservatore, col suo fucile, davanti, con buona parte della visuale oc-

clusa. Sapevano quindi di dover attaccare da dietro, con gli aerei precedenti alla stessa velocità e senza il rischio di collisione. Giunti vicino, riconobbero l'aereo come un Aviatik per il caratteristico piano di coda arrotondato, ma i te-

deschi si accorsero del loro arrivo e virarono, con ciò però allontanandosi dalle loro linee. Sparò per primo l'osservatore tedesco col suo fucile, ma Frantz si fece ancora più sotto, a meno di 20 metri, mettendo il Vosin nell'angolo morto causato dagli impennaggi dell'Aviatik, e Quenault cominciò a sparare, pochi colpi per volta, e non raffiche lunghe, temendo un inceppamento della delicata Hotchkiss, consumando un intero caricatore di 25 colpi senza risultato apparente, nonostante le condizioni di tiro ideali.

L'Aviatik fece con successo alcune manovre evasive, portandosi sulla valle dell'Aisne, ma i due francesi riuscirono a restargli dietro. Quenault, precariamente in ginocchio sul suo seggiolino, riuscì a inserire un secondo caricatore e riprendere il fuoco. Il duello era già durato molti minuti, quando l'arma si inceppò davvero. Quenault provò a liberarla aprendo la culatta, ma all'improvviso i due francesi videro l'Aviatik impennarsi, rovesciarsi sul dorso e precipitare, col motore ancora in funzione. Il pilota sicuramente era stato colpito e nella mente dei francesi ci fu la speranza che anche l'osservatore fosse stato ucciso e non dovesse soffrire l'agonia di precipitare senza poter fare nulla. Dopo una serie di movimenti scomposti, l'aereo tedesco precipitò prendendo fuoco nei pressi di Jonchery, dove si trovava il quartier generale della 5ª Armata francese, a cui era assegnata la squadriglia V24.

Il lungo duello era stato seguito dagli occhi di migliaia di soldati dei due eserciti che si fronteggiavano e aveva assunto, si disse allora, il valore di un'allegoria, del duello a morte tra Francia e Germania. I due francesi non tornarono al loro campo, Lhèry, ma atterrarono nei pressi del nemico caduto, in un terreno presto coperto da migliaia di militari accorsi, fra i quali il generale Franchet d'Espèrey, comandante della 5ª Armata, che fu il primo a congratularsi, dicendo al pilota che avrebbe avuto la Medaille Militaire. «Ce l'ho già, generale» rispose Frantz, al che quello gli disse «E allora, per voi ci sarà la Legion d'Onore». I cadaveri carbonizzati dei due tedeschi furono raccolti, e il generale diede ordine che avessero gli onori militari e che i loro oggetti personali fossero restituiti alle famiglie.

Infine Frantz e Quenault poterono



Aviatori tedeschi celebrano l'assegnazione della Croce di Ferro per azioni compiute nei primi mesi della Grande Guerra.

Un Aviatik B, l'aereo che ebbe l'indubbio onore di essere la prima vittima di un combattimento aereo.



Aviatik-Doppeldecker

decollare di nuovo, con nella carlinga fiori e un fagiano regalati dai contadini locali, per tornare al loro campo a 17 km di distanza. Tutti i piloti della V24, che non avevano ancora saputo del combattimento, al loro racconto si precipitarono a Jonchery, dove il comandante Faure diede severi ordini per tenere lontani i curiosi. Gli aviatori tedeschi furono identificati: erano il sottufficiale Wilhelm Schlichting e il tenente Fritz von Zangen, sul cui corpo fu trovata una lettera per la madre, che i piloti francesi fecero arrivare a destinazione attraverso la Croce Rossa. Pochi giorni dopo il generale Franchet decorava personalmente Frantz con la promessa Legion d'Onore, Quenault con la Medaille Militaire. La seconda vittoria aerea della storia arriverà solo il 10 gennaio 1915, quando il sergente pilota Gilbert e il tenente De Puecherdon della MS.23 a bordo di un monoplano Morane Saulnier abatterono a colpi di carabina un biplano Rumpler del tenente Keller, ferito e prigioniero, e dell'osservatore capitano von Falkenstein, ucciso nel combattimento. Poi, da allora, comparvero nuove armi, prima le mitragliatrici che sparavano in asse col velivolo, con le pale dell'elica protette da prismi di acciaio sui Morane Saulnier di Garros e di Vedrines, poi i monoplani Fokker con mitragliatrice sincronizzata per il tiro attraverso l'elica, e in breve la guerra aerea assunse i caratteri di fornace di-

voratrice di uomini che aveva la guerra di trincea. In seguito Joseph Frantz divenne pilota collaudatore alla stessa Voisin, dove collaudò dodici prototipi. Dopo la guerra fondò una ditta di lavorazioni meccaniche,



che ebbe successo, e fu nel 1922 uno dei fondatori e presidente dell'associazione Vieilles Tiges, che raccoglie i pionieri dell'aviazione francesi. Nella Seconda Guerra Mondiale fu richiamato, per comandare un gruppo da trasporto, e continuò a volare fino all'età di 80 anni, per spegnersi nel 1979, a 89 anni. Ma con il soldato Louis Quenault la storia non è stata generosa: nel gennaio 1915 fu assegnato ai fucilieri di Marina a Villacoublay, poi al Campo Trincerato di Parigi, poi probabilmente passò anche lui come meccanico da Voisin ma nessun documento lo cita più. Morì a Marsiglia nel 1958, certo conservando nel cuore l'onore di essere stato il primo 'top gun' della storia.

The first air duel

Early in World War 1, enemy airmen exchanged pistol and carbine shots, as commands had not considered combat in the air a likely event. Capt. Faure, commander of Squadron V24, equipped with Voisin biplanes, had one of his pilots return with a bullet in his seat. He contacted the constructor, Gabriel Voisin, who obtained some Hotchkiss machine guns, and personally delivered them to the squadron with tripod mounts and installed them in the nacelle of the biplanes. On October 5, 1914, sergeant Joseph Frantz, an expert pilot, who had flown for the Savary firm, returning from a bomber mission, met an Aviatik German biplane over the lines. Applying the tactics that the pilots had studied, he pursued the enemy and began a long duel, watched by thousands of soldiers in the trenches.

His passenger, mechanic Louis Quenault, opened fire at very close range. The crew was hit and the Aviatik crashed near Jonchery, in Champagne, close to the Headquarters of the French 5th Army. The Frenchmen landed close to their defeated enemy, and the General commander of the Army met them. The two Germans were dead, the French gave them military honors and returned their personal belongings to their families. Frantz later became a test pilot for Voisin, and he was one of the founders of the Vieilles Tiges, the association of aviation pioneers, while history has lost track of Quenault. Further duels saw the use of carbines, then the French used fixed machine guns firing through the propeller protected by steel prisms, and Fokker introduced synchronized machine guns.

Il passo successivo della caccia: Jules Vedrines ai comandi di un Morane Saulnier con mitragliatrice Hotchkiss e prismi d'acciaio a protezione dell'elica. A sinistra: Joseph Frantz mostra sul petto la Legion d'Onore e la Medaille Militaire.

