



LA BATTAGLIA AEREA DI ISTRANA

(tratto da *Il fronte del cielo*, pag 140-147 - www.istrin.org/download/Il_fronte_del_cielo.pdf)

Nel giorno di Santo Stefano del 1917, sui cieli di Istrana, in seguito ad un attacco portato dai velivoli dell'aviazione austrotedesca, ebbe luogo uno scontro che vide impegnati circa sessanta tra caccia e bombardieri e che viene considerato la più grande battaglia aerea dell'intero conflitto sul nostro fronte.

L'azione rappresentò la risposta tedesca ad un incursione operata il giorno precedente da aerei dell'Intesa. Che cosa era accaduto? Il 25 dicembre 1917, tre *Camels* del *Royal Flying Corps* britannico lasciarono l'aeroporto di Grossa nei dintorni di Gazzo Padovano. La missione non era stata autorizzata dal comandante del campo ma veniva effettuata per iniziativa personale di due piloti, William «Billy» Barker e Harold «Steve» Hudson e da un terzo pilota del 28th *Squadron*. I tre erano intenzionati ad attaccare a sorpresa il campo tedesco di



Associazione Ludica Apuana

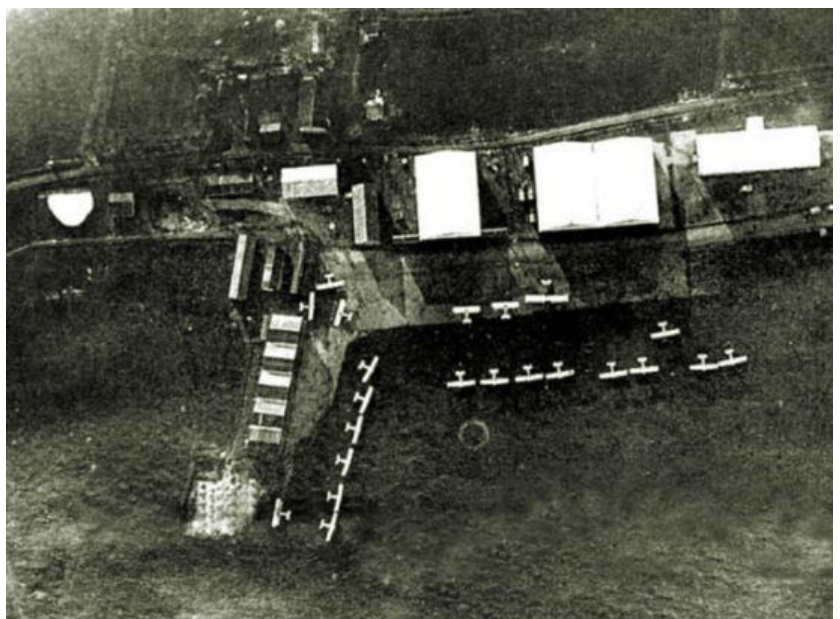


Motta di Livenza. La festività del natale era infatti considerata tacitamente come un giorno di tregua e gli aviatori tedeschi non si aspettavano sorprese.

I tre piloti del corpo di spedizione britannico, una volta raggiunta l'aviosuperficie di Motta, volevano lasciar cadere sul campo un pezzo di cartone sul quale avevano scritto: «*Al corpo aereo austriaco dal Royal Flying Corps inglese, coll'augurio di un natale allegro*». Una volta giunti sull'aeroporto tedesco i tre velivoli, in formazione ad ala, iniziarono a mitragliare con pallottole incendiarie *Buckingham* gli *hangar* e i baraccamenti al cui interno si stava svolgendo la festa di Natale. Scoppiarono alcuni incendi mentre i tre velivoli eseguivano nuovi passaggi per mitragliare le trincee dentro le quali i tedeschi cercavano nel frattempo rifugio. Al termine dell'attacco tra il personale del campo si lamentarono dodici caduti e diversi feriti. Quattro aerei furono danneggiati e uno distrutto.

I tre *Camels* presero dunque la via del ritorno ma invece di fare rotta direttamente su Grossa atterrarono a Istrana. Là Barker e compagni ottennero di far riparare i fori prodotti sulle carlinghe dei loro velivoli dal fuoco contraereo tedesco. Facendo rappezzare gli aerei presso la base alla porte di Treviso, i tre aviatori del *Royal Flying Corp* volevano evitare di dover rendere conto della loro bravata ai propri superiori. Ad Istrana i tre si vantarono con il personale del campo di quanto avevano fatto sopra Motta di Livenza riservando ai tedeschi commenti sprezzanti. E' naturalmente facile immaginare quanto poco questi ultimi avessero gradito il regalo dei britannici, da loro considerato alla stregua di un attacco perpetrato a tradimento, violando la sacralità della festa del Natale.

L'atto imponeva una ritorsione immediata che fu decisa per l'indomani. Il





motivo per il quale l'aeroporto di Istrana divenne l'obiettivo della reazione germanica non è chiaro. Non si sa cioè se da Motta qualcuno si sia alzato al termine dell'attacco britannico per seguire i tre *Camels* nel tentativo di scoprire la loro base di partenza, che venne così erroneamente identificata nell'aeroporto trevigiano, oppure se quest'ultimo fu colpito in ragione della sua ben nota posizione e importanza. In quel periodo vi si trovavano di stanza cinque squadriglie da caccia italiane ($70^\circ, 76^\circ, 78^\circ, 81^\circ$ e 82°), due da ricognizione (22° e 36°). Erano presenti anche gli inglesi con del *34th Squadron* da ricognizione con gli *Re8*.

La mattina del 26 dicembre i velivoli con la croce di ferro giungono su Istrana alle 9 e 15. In quel momento vi sono in volo quattro caccia britannici tra cui quelli di tra cui di Jarvis Mulholland e Frayne che però si trovano lontano dal campo in normale missione di pattugliamento, nel quadro dei voli quotidiani previsti lungo le tre «rotte» loro assegnate. Il cielo è nuvoloso quando una formazione di 25 bombardieri *Dfw C-V* e *Aeg G-IV* accompagnata da 15 caccia giunge, del tutto inaspettata sul cielo della base italiana. Il personale di guardia dà subito l'allarme ma non viene creduto. Piloti e tecnici che passeggiano oziosamente per il campo non ritengono plausibile una sortita nemica nel giorno di Santo Stefano. Soprattutto non ritengono possibile un attacco delle dimensioni di quello riferito dalle sentinelle. La prima reazione è dunque di ilarità, poiché tutti pensano a uno scherzo delle vedette che vengono letteralmente mandate a quel paese. Non devono però trascorrere che pochi istanti prima che tutti si rendano conto di ciò che sta per accadere.

La formazione tedesca diviene ben visibile in cielo mentre a terra scoppia il finimondo con i piloti che saltano sui propri aerei per decollare, i motori che tossiscono e non partono mentre gli specialisti si affannano attorno agli aeromobili e i velivoli si intralciano nel tentativo di decollare. Nonostante la sorpresa sia grande sedici caccia italiani tra fra *Nieuport 17* e *Hanriot Hd 1* riescono a decollare sotto le bombe che cominciano a piovere sul campo. Nel frattempo fanno la propria comparsa anche i quattro aerei inglesi che già si trovavano in aria. I velivoli dell'Intesa ingaggiano duramente i bombardieri germanici. A questo punto però accade qualcosa di apparentemente inspiegabile.





Gli aerei tedeschi sono privi della protezione dei propri caccia che, pur essendosi presentati sul cielo di Istrana, stanno incrociando a una quota diversa e non intervengono nell'azione, lasciando i bombardieri in balia della caccia italiana e inglese.

Nelle sue memorie Silvio Scaroni manifesterà perplessità per l'atteggiamento scarsamente combattività dimostrato dai piloti di scorta germanici. Secondo fonti mai confermate, alcuni di essi - proprio a causa della loro anomala condotta in battaglia - sarebbero addirittura stati passati per le armi una volta rientrati da questa sfortunata missione. Al momento dell'attacco, l'*82a Squadriglia* italiana ha in linea di volo otto apparecchi ed è ai suoi piloti che spetta il compito di decollare su allarme.

Di servizio sono il tenente Flaminio Avet, Benvenuti e Teobaldi. Avet, dopo avere mandato in volo i due commilitoni corre nell'ufficio del comandante Fochessati per ricevere istruzioni. L'unico ordine possibile che l'ufficiale può però dare in un simile frangente è solo quello che dispone il decollo generale di tutti i velivoli. I piloti Comandone, Panero e d'Urso riescono a levarsi in volo; Avet invece, durante il rullaggio, viene colpito da una raffica di mitragliatrice che inchioda il suo aereo a terra.



Stessa sorte tocca anche ad un altro pilota dell'*82°*, Contardini, a cui altri colpi di mitragliatrice spezzano il longherone di un'ala. Avet, che non si dà per vinto, assistito dal motorista Solenghi, riesce comunque a salire sull'ultimo *Hanriot* rimasto e a guadagnare il cielo. Della *70a Squadriglia* comandata da Fougier, decolla il solo Ferrandi ma quel giorno la fortuna non è dal sua. Al primo sparo la mitragliatrice di bordo si inceppa mettendolo fuori gioco. Giorgio Michetti, Silvio Scaroni e

Mario Fucini, appartengono invece alla *76a Squadriglia*. I tre, sopra Musano e



Camalò, riescono ad abbattere due bombardieri tedeschi *DFW*. Uno apparteneva probabilmente al *FA2* ed aveva ai comandi il pilota Edebohls. Ne poi danneggiano un terzo che è costretto ad atterrare a San Gaetano. Una volta giunto a terra, l'equipaggio distrugge il velivolo. All'abbattimento del *DFW* caduto a Camalò, partecipa anche il sottotenente Arthur Jarvis del *28th Squadron* del *Royal Flying Corps* di Grossa.

I maggiori successi nel corso di questa storica azione sono però ottenuti dai piloti della *78a Squadriglia*. Brenta e Mecozzi abbattano un *DFW* sul cielo di Volpago del Montello, Guido Masiero e Guglielmo Fornagiari, ne colpiscono mortalmente un secondo sopra Falzè, mentre Antonio Chiri ha ragione di un terzo, che precipita a Biadene. Altri due bombardieri germanici tipo *DFW* cadono infine



per mano di Antonio Riva a Signoressa e a Camalò. Per i tedeschi le perdite sono pesantissime. Al termine dello scontro si conteranno ben otto bombardieri con la croce di ferro sicuramente abbattuti. In campo italiano l'unica vittima appare al momento il tenente Pallasch che insegue i velivoli germanici oltre la linea del fronte e viene colpito finendo

prigioniero.

Anche l'*81a Squadriglia* ha preso parte al combattimento senza però riportare successi. Al termine dello scontro i bombardieri tedeschi si disperdono ad una quota di trecento metri nel tentativo di guadagnare le proprie linee, inseguiti dai caccia italiani e inglesi. Così Fucini racconta quei momenti: «Un'ala sfiora la mia. L'urto non avviene per miracolo, ma una ventata scuote il mio apparecchio e mi costringe a riprendere con paziente spasimo la mira rimanendo sotto il tiro avversario. Qualcuno mi aiuta: un camerata volteggiando piomba anche lui addosso al velivolo nemico, che oscilla e sbanda cercando salvezza in manovre disordinate. Non passerai il Piave! Ecco, finalmente! Inclina un'ala verso terra, discende sbandato, piomba in un campo, una vampata lo avvolge all'istante. E uno!



Dov'è un altro? Un altro! Ma com'è difficile scegliere, oggi! Mentre volteggio per cercare un nuovo bersaglio, raffiche rabbiose mi investono.

È un osservatore crociato che mi tempesta dal fianco. Per poco: un nostro caccia lo affronta. Li lascio alle prese per piombare contro un altro che mi passa davanti, già a tiro. Ma che cos'è ora? Davanti a me passano scendendo a picco lunghe ombre grigie, una dopo l'altra. Ah! Sono bombe. Mi colpiranno? Non ho tempo di pensarci.

Guardo in alto il velivolo che le lancia, in basso lo scoppio: a vuoto; scavano buche in un prato. Riprendo l'attacco, miro a lungo, sparo. Ma mentre faccio uno scarto brusco per evitare il fuoco del mitragliere che mi avventa una lunga raffica, vedo un bagliore davanti a me, fra le ali; sento in carlinga uno schianto. Sono stato colpito? Incendiato? Un attimo; capisco. Il bagliore è un riflesso del sole sull'elica, lo schianto è un sobbalzo delle cartucce squassate dal mio scarto violento che per poco non mi ha proiettato fuori. La cintura di bordo mi ha trattenuto a mala pena. L'allarme ridicolo raddoppia la mia furia. Torno addosso al fuggente. Alle mie nuove raffiche il mitragliere nemico apre le braccia e si accascia, sbattuto dal vento, attraverso la fusoliera. Sento già l'ebbrezza della nuova vittoria... Ecco, sì, anche questo precipita! Ma lo perdo di vista, sotto le mie ali. Virando per cercarlo, mi trovo di fronte un altro dei nostri; evito ancora un cozzo mortale con una manovra spasmodica. Il biposto crociato è sceso malamente in un prato: cappottato. Cerco i nemici e i camerati.

Vedo un roteare di ali lontane; giù sul campo nulla. Ormai non ho più cartucce; non mi resta che atterrare».



E' quasi mezzogiorno quando una seconda ondata di velivoli germanici punta sul campo di Istrana. Questa volta però, gli attaccanti non possono più contare sul vantaggio della sorpresa. Scoperti con ampio anticipo, circa dieci



WINGS of GLORY

velivoli tedeschi, vengono intercettati dai britannici - guidati da James Michell - già sopra il Montello. Un aereo del *BoGw 4* e uno del *BoStaffeln 19* cadono a Pederiva, il primo pilotato dal Lt. Ernst e il secondo dal Lt. Niesz. Rinunciano quindi a proseguire verso il loro obiettivo e si liberano del carico di bombe che trasportano sopra Montebelluna. Scaroni (*76° Squadriglia*) e Brenta (*78° Squadriglia*) si levano di nuovo in volo riuscendo ad abbattere un altro bombardiere avversario. Alla fine della giornata gli aviatori tedeschi avranno pagato un pesante tributo al proprio desiderio di vendetta, dovendo accusare la perdita di ben undici velivoli. Nel frattempo infatti, altri due aerei vanno ad aggiungersi all'elenco di quelli abbattuti: una caccia *Albatros D-III* precipita alle porte di Treviso mentre un altro *DFW* cade a Susegana.

Anche le perdite italiane non sono comunque trascurabili. Quattro specialisti della *70° Squadriglia* rimangono uccisi durante l'attacco della prima ondata. L'«hangar» *Bessoneau* e cinque velivoli tipo *Hanriot* vengono distrutti da una bomba incendiaria.

Il tenente Pallasch della *78° Squadriglia*, che aveva inseguito i bombardieri attaccanti oltre le nostre linee è fatto prigioniero e il suo aereo è perduto. Due *Hanriot* dell'*82° Squadriglia* sono distrutti al suolo e altri due vengono danneggiati. Rimane danneggiato anche l'hangar tipo *Centocelle* singolo che serviva da alloggio per la truppa.





La Battaglia aerea di Istrana

26 dicembre 1917

REGOLE DI GIOCO

Regole **AVANZATE** come da libretto Regolamento da **WW1 Wings of Glory Rules and Accessories Pack** con le seguenti eccezioni home rules:

manovra illegale: viene sostituita da un dritto, si subisce un danno A e non si può sparare

fuoco: per sparare nell'arco di fuoco ci deve essere il *piloncino* dell'obiettivo

in più regole **OPZIONALI** come da libretto:

1. **pianificazione:** inseguimento e inseguimento in coda e quota (pag. 17)
2. **movimento :** volare più in alto (pag. 19)
3. **fuoco:** mirare, mirare dall'alto, scompiglio e danno all'equipaggio nascosto (pag. 19-20)
4. **quota di volo:** 1 ---> 4 (da 1 a 4 pirulini)

Infine alcuni **chiarimenti** delle regole **AVANZATE** :

bonus ai danni: sempre e soltanto +1

per aver il bonus "mirare dall'alto" l'aereo che spara dopo una discesa (o picchiata) (vedi pag. 19-20) deve trovarsi alla stessa quota o a quella immediatamente superiore rispetto al bersaglio; se dopo la discesa (o picchiata) si trovasse a quota inferiore non riceverà il bonus ai danni

con l'immelman si acquista un segnalino salita

se si sale sopra la quota max di volo del proprio aereo (anche solo di un segnalino salita):
manovra illegale

I danni si segnano tramite d100 su tabella danni allegata a questo scenario

AEREI AMMESSI

Gotha GIII (3), Rumpler CIV (3), Albatros DIII (3) oppure Aviatik DI, RAF Re8 (1), Hanriot HD1 (4) oppure Spad VII, Sopwith camel (1) e Nieuport 17 (4)

E' consigliabile che ogni giocatore usi al massimo 2 aerei, se vi fossero più giocatori si aumenteranno gli aerei secondo questo schema:

un giocatore + 1 Hanriot o Spad

due giocatori + 1 Hanriot o Spad + 1 Albatros o Aviatik

tre giocatori + 2 Hanriot o Spad (1 in volo e 1 a terra)+ 1 Albatros o Aviatik

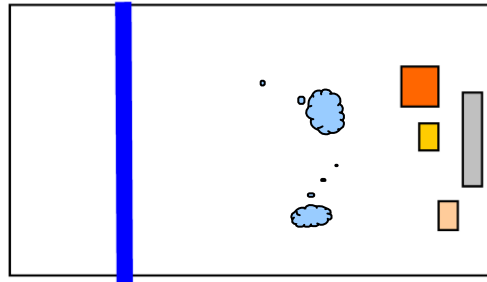
quattro giocatori + 2 Hanriot o Spad (1 in volo e 1 a terra)+ 1 Albatros o Aviatik + 1 Rumpler



Associazione Ludica Apuana



TAVOLO DI GIOCO



Misure: 180x120 cm

Fiume Piave (azzurro), a metà del tavolo

Pista decollo (grigia) a mezzo righello dal bordo dx

Hangars (3) ad un righello e mezzo dal lato dx

Da posizionare : 3 Fanterie ciascuna a mezzo righello dagli hangars ed i modelli aerei pronti al decollo sulla pista.

Nuvole : a quota 3 pirulini sono presenti delle nuvole che impediscono la visibilità per bombardare e per intercettare gli aerei avversari.

Quando si attraversano le nuvole gli aerei possono essere colpiti solo a corta distanza.

AEREI E POSIZIONI

Gli aerei austro-tedeschi si dispongono a mezzo righello dal lato sx, i bombardieri a quota 3 pirulini scortati dai caccia e biposto a quota 4 pirulini. , gli aerei italiani (Hanriot o Spad) decollano 1 ogni turno. Decollati i 4 aerei italiani il Camel entra lato dx a quota 4.

Il decollo avviene secondo il regolamento a pagina 18 capitolo **regole opzionali**.

La capacità di salita di tutti gli aerei dell'intesa tranne il Camel , è di 2 per simulare il minor peso con i serbatoi semivuoti.

Tra i 4 Hanriot o Spad ci sono 2 assi (ace cards promo pack):

Scaroni : Mira perfetta – pilota acrobatico – Proiettili di qualità – Proiettili incendiari

Brenta : Mira perfetta – Tiratore scelto

Il Raf Re8 è in ricognizione all'inizio della partita a centro tavolo a quota 4 pirulini.

Quando i bombardieri arrivano a metà tavolo si tira un D6 per ogni caccia di scorta:

se esce 6 il caccia può scendere di quota altrimenti rimane a 4; il turno dopo si ritira 1D6 e i tiri validi diventano 5-6 altrimenti rimane a 4 così via nei turni successivi , aggiungendo un valore utile fino a che non possono scendere.

Il tiro per vedere se i caccia riescono a scendere è eseguito per simulare il singolare comportamento dei cacciatori tedeschi che nella realtà hanno lasciato i bombardieri privi di efficace scorta.

Quando il primo bombardiere arriva a 2 righelli dalla pista di decollo, i Nieuport possono iniziare a decollare, uno ogni manovra.





I bombardieri che raggiungono dopo la missione il Piave sono salvi, i caccia alleati che oltrepassano il Piave sono persi per mancanza di carburante.

Tabella riassuntiva

Fase 1	I Bombardieri austriaci partono a mezzo righello dal bordo contrapposto all'aeroporto a quota 3 pirulini scortati dai caccia a quota 4
Fase 2	Ogni decolla un Hanriot o Spad
Fase 3	Terminato il decollo degli aerei italiani entra lato aeroporto il camel (4 pirulini)
Fase 4	A metà tavolo i caccia austriaci iniziano a tirare 1d6 per vedere se riscono a scendere
Fase 5	Quando il primo bombardiere è a 2 righelli dalla pista di decollo, i Nieuport possono iniziare a decollare ogni manovra
Fase 6	I bombardieri che raggiungono il Piave sono salvi, i caccia alleati che oltrepassano il Piave sono persi

DANNI A OBIETTIVI

I bombardieri Gotha sono dotati di 2 carichi di bombe incendiarie. La quota di bombardamento, vista la piccola dimensione dei bersagli è al massimo 2 pirulini.

Con bombe a segno, vedi regolamento pag. 37 **regole speciali di scenario**, si hanno subito 3 punti danno per il centro pieno e 1 per il parziale; successivamente attaccante e difensore tirano 2d10 per 4 turni :

Se attaccante > difensore aumenta l'incendio si assegnano 2 danni

Se attaccante ottiene il doppio o + del difensore si assegnano 3 danni

Se attaccante < difensore l'incendio si spegne

Gli incendi dovuti a più bombe a segno si accumulano.

I biposto hanno un carico unico unico (danno C) di bombe dirompenti e possono avere come obiettivo gli hangars, la pista di decollo con sopra gli eventuali aerei, e le fanterie.

Per il bersaglio Hangars, come da regola, si ha danno intero per centro pieno e dimezzato per il centro parziale.

Quando la pista di decollo è colpita, non è possibile decollare per due mosse. Le mosse si accumulano, se la pista è colpita da più bombe.

Se viene colpito a terra un aereo e subisce danni non può più decollare e viene considerato come perso.

Gli obiettivi di fanteria possono essere colpiti con bombe e mitragliate secondo le regole a pagina 31 e 32 del regolamento capitolo **Unità Di Terra**.





A loro volta le unità di fanteria possono sparare sia come mitragliatrice AA causando danni B e anche come fanterie causando solo i gli eventuali danni speciali ottenuti.

Valori di resistenza degli obiettivi di terra :

HANGAR : 18

FANTERIA : 5

PISTA : nessuno se subisce anche un danno e fuori servizio come sopra

PUNTI VITTORIA

Obiettivo missione per alleati: abbattere tutti i bombardieri nemici – PV 20

Obiettivo missione per l'impero, distruggere 3 Hangars – PV 20

Bombardiere Austriaco - 15 PV

Biposto Austriaco – 5 PV

Caccia Austriaco – 3 PV

Aereo Alleato (anche a terra) – 3 punti

Biposto intesa - 5 PV

Fanteria Italiana – 3 punti

Hangar – 25 punti

Se il Δ di punteggio è compreso tra 1 e 25 si ha una vittoria marginale di una delle due fazioni, sopra questa differenza, una vittoria decisiva.

Scenario ideato dai soci dell'A.L.A.

Revisione a cura di Giovanni

“Wolfgiova”



Associazione Ludica Apuana