

L'ALBUM DI FOTOGRAFIE DI NATALE PALLI. CONTRIBUTO ALLA CONOSCENZA DELLE ULTIME VICENDE DELLA GRANDE GUERRA LUNGO LA COSTA ISTRIANA*

MARINO BUDICIN

CDU 779(N.Palli):940.3(497.4/.5-Istria)(091)

Centro di ricerche storiche, Rovigno

Saggio scientifico originale

Gennaio 2016

GAETANO PASQUA

Ufficio storico, Aeronautica Militare, Roma

GIOVANNI PIO SANTORO

Museo storico della III Armata, Padova

Riassunto: Il saggio presenta l'album di aerofotografie planimetriche (custodito presso il Museo storico della III Armata di Padova) effettuate dall'aviatore Natale Palli (Casale Monferrato, 1895 - Mont Pourri, Francia, 1919) nel periodo che va dal 12 maggio al 12 ottobre 1918 nei suoi voli di ricognizione (con uno S.V.A. 5) sopra la costa adriatica orientale, durante i quali fotografò anche alcune cittadine costiere istriane, in particolare Pola, principale piazzaforte militare austro-ungarica. Le 75 aerofotografie dell'album (26 interessano la costa istriana) sono state raccolte in data imprecisata negli anni successivi alla morte del Palli. Il saggio rimarca l'importanza di questa documentazione per le località fotografate quale importante fonte per la loro storia durante la Grande Guerra e quali documenti rilevanti per lo studio della trasformazione del loro paesaggio naturalistico, ambientale e urbano.

Abstract: The paper presents the album of aerial planimetric photographs (kept at the Historical Museum of the Third Army in Padova) taken by aviator Natale Palli (Casale Monferrato, 1895 - Mont Pourry, 1919) in the period from the 12th of May to the 12th of October 1918, during his reconnaissance flights (with a SVA 5) over the eastern Adriatic coast, when he took also photos of some Istrian coastal towns, especially Pola (Pula), main fortress of the Austro-Hungarian Army. The 75 aerial photographs (26 concerning the Istrian coast) were collected on some unspecified date after Palli's death. The essay emphasizes the importance of these documents for the locations concerned as a relevant source for their history during the Great War and for studying the changes of their natural, environmental and urban landscape.

Parole chiave: Natale Palli, Prima guerra mondiale, aerofotografia, Istria, Pola, ricognizione aerea, velivolo S.V.A.

* Gli autori del saggio si sono valse della collaborazione del dottor Giorgio Pellizzaro di Padova cui si deve l'idea e l'iniziativa di avviare una ricerca sull'album di fotografie di Natale Palli che si custodisce presso il Museo storico della III Armata di Padova.

Key words: Natale Palli, First World War, aerial photography, Istria, Pola (Pula), aerial reconnaissance, S.V.A. aircraft

La prima guerra mondiale fu un periodo di storia alquanto drammatico anche per l'Istria che non fu direttamente interessata da azioni militari, se escludiamo le operazioni condotte dalla Regia Marina italiana, in particolare quelle intraprese con l'impiego di nuovi mezzi d'assalto come i MAS (Motoscafo Armato Silurante) e le torpedini semoventi "mignatta"¹, e i bombardamenti dell'aviazione italiana che furono incentrati soprattutto su Pola e sul suo più stretto circondario². D'altro canto, però, la penisola istriana fu fortemente condizionata dai drammatici riflessi della guerra, dal richiamo al fronte di numerosissimi Istriani e soprattutto dai tre anni di profuganza della popolazione civile dell'Istria meridionale non idonea per il fronte in alcuni campi di internamento nelle parti interne della Monarchia austroungarica³.

Sia nel contesto generale della Grande Guerra sia in quello particolare dell'Istria, l'ultimo anno di guerra, il 1918, assume una rilevanza notevole non solo perché a partire dal mese di gennaio iniziarono i ritorni degli Istriani dai campi profughi che proseguirono per tutta la prima metà dell'anno⁴, ma perché con il passare dei mesi e dopo l'insuccesso della "Battaglia del solstizio", ovvero della grande offensiva austroungarica della metà del mese di giugno (15-24 giugno 1918) lungo la linea che dal Piave andava al Monte Grappa e all'altipiano di Asiago, nonché del mancato sfondamento del Canale di Otranto (a seguito dell'affondamento della "Szent István" il 10 agosto 1918), fu chiaro che le sorti della guerra andavano verso la sconfitta della Monarchia asburgica. Il "fronte italiano", sia quello terrestre sia quello marittimo, fu sin dalla dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria al centro dell'attenzione

¹ Ne sono un'ottima testimonianza le "storie" narrate da Lucio MARTINO nella sua opera di recente pubblicazione intitolata *La grande guerra in Adriatico*, Rimini, 2014. Vedi anche Orio DI BRAZZANO, *La grande guerra nel mare Adriatico*, Trieste, 2011; e cfr. pure la ponderosa opera di Hans SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, vol. I-IV, ristampa, Gorizia, 2007, con molti dati e notizie sulla Marina italiana.

² Cfr. Marcello BOGNERI, *Cronache di Pola e dell'Istria, 1915-1938*, Trieste, 1990 (che registra tutti i bombardamenti su Pola negli anni di guerra); Basilio DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella grande guerra*, Mursia, 2011; L. MARTINO, *op. cit.*; e Raul MARSETIĆ, "Analisi dell'apparato militare austro-ungarico a Pola durante la prima guerra mondiale", *Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno (=ACRSR)*, vol. XLII (2012), vedi il capitolo "Pola nel corso della prima guerra mondiale", p. 508-518.

³ Joso DEFRANČESKI, *C. i Kr. Rami logori 1914.-1918*. [Gli I. e R. campi profughi di guerra, 1914-1918], Lisignano, 2015; Heimo HALBRAINER, *Lager Wagna 1914-1963*, Wagna, 2015; e Josip VRETENAR - David ORLOVIĆ, *I giorni a Wagna nella cronaca del "Lagerzeitung", 1915-1918. Piani e strutture dell'accampamento / Dani u Wagni prema pisanju lista "Lagerzeitung", 1915.-1918. Planovi i struktura logora*, Rovigno, 2017 (Collana degli Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno, n. 42).

⁴ Cfr. M. BOGNERI, *op. cit.*, p. 23 e seg. e J. VRETENAR-D. ORLOVIĆ, *op. cit.*

istriana, indipendentemente dallo spostamento dei suoi confini dopo Caporetto e dopo l'offensiva del Piave. Non poteva essere altrimenti se teniamo in considerazione i numerosi Istriani presenti nelle unità austro-ungariche dislocate lungo quel fronte e di stanza nella K.u.K. Kriegsmarine⁵, la vicinanza dell'area carsica triestino-goriziana e isontina, ma soprattutto il fatto che gran parte dei territori lungo il fronte italiano e la costa adriatica orientale erano stati promessi all'Italia dal patto segreto di Londra, da essa firmato il 26 aprile 1915 con le forze dell'Intesa⁶.

Le vicende belliche che interessarono l'Istria, particolarmente nel 1918, testimoniano che durante la Grande Guerra si registrò la comparsa di nuovi modi e armi di combattimento che coinvolsero non solo le operazioni lungo le trincee ma specialmente, per quel che concerne il nostro precipuo argomento d'interesse connesso strettamente alla situazione delineatasi lungo la costa adriatica orientale, nello specifico quella istriana, le operazioni sul mare con l'impiego di nuovi mezzi bellici quali le mine, i MAS e, soprattutto, l'aviazione. Essa nel primo conflitto mondiale si trovò ad affrontare nuove sfide tecnologiche e di dottrina e fece i primi veri e propri passi sia nel settore del bombardamento aereo sia in quello dell'osservazione e della ricognizione, onde svolgere al meglio i compiti nello scenario bellico⁷.

L'aviazione italiana, dalla costituzione il 7 gennaio 1915 del Corpo Aeronautico Militare dipendente dal Ministero della guerra alla fine del conflitto mondiale, conobbe un graduale ma costante sviluppo in tutti i suoi settori e aspetti, numerose trasformazioni e riordini che interessarono anche il comparto specializzato da ricognizione, che è quello che a noi interessa di più considerato che Natale Palli, di cui tratteremo più da vicino in questo contributo, legò il periodo più importante della sua attività aviatoria proprio agli aerei da ricognizione⁸. Con la costituzione nel mese

⁵ La storia dell'innumerevole schiera di Istriani che combatterono per l'Austria-Ungheria sui vari fronti della Prima guerra mondiale non dispone di uno studio sistematico. Per i limiti imposti alla nostra ricerca, non abbiamo ritenuto doveroso andare alla ricerca di singoli dati e notizie che di certo non mancano nelle opere di carattere generale e nelle numerose riviste che trattano la storia moderna, in particolare quella della Grande Guerra.

⁶ Vedi Dragovan ŠEPIĆ, *Italija, Saveznici i jugoslavensko pitanje 1914.-1918*. [L'Italia, gli Alleati e la questione jugoslava 1914-1918], Zagabria, 1970; Sergio ROMANO, "Trattati internazionali", il capitolo "Segretezza e pubblicità", in *Enciclopedia delle scienze sociali*, Roma, 1998.

⁷ Cfr. H. SOKOL, *op. cit.*, vol. II, cap. "L'I.R. Idroaviazione dal maggio 1915 al febbraio 1916", p. 121-140, vol. III, cap. "L'idroaviazione austro-ungarica dal marzo 1916 al maggio 1917", p. 141-165, e vol. IV, cap. "L'attività dell'idroaviazione austro-ungarica dal maggio 1917 alla fine della guerra", p. 147-192; Paolo FERRARI, *La grande guerra aerea, 1915-1918: battaglie, industrie, bombardamenti, assi, aeroporti*, Valdagno, 1994; Basilio DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella grande guerra*, Mursia, 2011; Renato CALLEGARI, *Il fronte del cielo. Guida all'aviazione nel Veneto durante la Grande Guerra, 1915-1918*, Treviso, 2012, II ediz. (con un ricco apparato bibliografico sull'aviazione in generale e aeronautica militare italiana); Vincenzo GRIENTI, "L'aviazione italiana e la prima guerra mondiale – Intervista al gen. Basilio Di Martino", in *Storia*, n. 74, febbraio 2014; e Piero SORÉ, *La guerra aerea da Caporetto a Vittorio Veneto, 24 ottobre 1917-4 novembre 1918*, Udine, 2015.

⁸ Vedi Roberto GENTILI – Paolo VARIALE, *I reparti dell'aviazione italiana nella grande Guerra*, Roma, Ufficio

di aprile del 1917 dei comandi d'aeronautica d'armata fu soppresso il Comando di Aviazione per l'Artiglieria che fino allora aveva conglobato anche il servizio di osservazione. In seguito a questo riordino i reparti specializzati di ricognizione divennero squadriglie di corpo d'armata e al servizio del Comando d'Aeronautica del Comando supremo e delle varie armate furono aggregate varie squadriglie⁹. All'87.a Squadriglia aeroplani (per ricognizioni strategiche), in formazione alla fine del 1917, ma costituita formalmente agli inizi dell'anno successivo e dipendente (nell'ambito del X gruppo Aeroplani di Istrana) dal Comando d'Aeronautica del Comando supremo¹⁰, collaborò (e per un brevissimo tempo nella prima parte del 1918 vi fu aggregato) anche il Palli, al quale ne venne assegnato il comando il 23 agosto 1918 (vedi



Ill. 1 - Natale Palli (Archivio Ufficio storico A.M., fondo "Medaglie d'Oro al Valor Militare").

storico dell'Aeronautica, 1999. Cfr. anche il sito internet "L'Aviazione militare italiana nella Grande Guerra", www.comune.codroipo.ud.it/fileadmin/user_gonars/cultura/capitolo_1

⁹ Vedi in Carlo PIOLA CASELLI, *Gabriele D'Annunzio e gli eroi di San Pelagio*, Collana *Quaderni d'aeronautica*, 2013, p. 170-175, l'"Allegato B" che riporta lo specchio redatto l'8 aprile 1918 della disponibilità dei mezzi aeronautici al 31 marzo.

¹⁰ IBIDEM, p. 172-173.

Ill. 23)¹¹, dopo che aveva precedentemente militato, come vedremo in seguito, in altre squadriglie ed essere stato per alcuni mesi con lo S.V.A. 5 al servizio della Regia Marina.

Nel contesto delle vicende dell'aviazione italiana legate alle sorti dell'ultimo anno di guerra e della costa adriatica orientale, Istria compresa ovviamente, risalta la figura di Natale Palli, militare e aviatore, discendente da famiglia ticinese di Pura (paese al confine con l'Italia sul lago di Lugano), nato a Casale Monferrato il 24 luglio 1895, che si arruolò giovanissimo, sulla fine del 1913, nel 68° Reggimento Fanteria di stanza a Milano in qualità di volontario. Nel mentre proseguiva gli studi, già all'indomani del 24 maggio 1915 fu coinvolto dall'entrata in guerra dell'Italia. Il fratello Silvio (nato il 2 novembre 1896), intraprese la carriera di aviatore e si distinse in numerose operazioni durante la Grande Guerra. Morì negli ultimi giorni del conflitto nel corso di una missione di mitragliamento nei pressi di Orsago (Provincia di Treviso) il 29 ottobre 1918. Infine, anche il più piccolo dei tre fratelli, Italo (nato il 18 luglio 1912), a laurea conseguita ottenne di servire come pilota nell'Aeronautica nonostante avesse avuto la possibilità dell'esonero per i fratelli caduti in guerra. Cadde con il suo apparecchio il 22 novembre del 1941 nel cielo di Mameli (Derna) durante un'offensiva inglese. Per le sue imprese fu decorato di tre medaglie d'argento¹².

Tutte le opere principali sull'aviazione italiana nella Grande Guerra ricordano Natale Palli e le sue imprese più rilevanti¹³. Il primo profilo biografico di questo pilota fu steso e pubblicato nel 1936 dal generale Alberto Porro¹⁴, grazie non solo al rac-

¹¹ Gregory ALEGI, a cura di (con vari autori), *In volo per Vienna*, catalogo della mostra, Trento-Rovereto, 1994, a p. 41 annota che "l'ordine di costituire l'87.a squadriglia fu dato dal Comando Generale d'Aeronautica il 2 febbraio 1918; secondo quanto riporta C. PIOLA CASELLI, *op. cit.*, p. 6, la squadriglia nacque, invece, il 12 gennaio. Cfr. anche l'opuscolo *87.a Squadriglia "La Serenissima"*, Museo storico italiano della guerra, Rovereto, 1969; R. GENTILI – P. VARIALE, *op. cit.*; e il sito internet "L'87.a Squadriglia S.V.A. – Il fonte del cielo", www.ilfrontedelcielo.it/serenissima/201storia.html, in particolare i capitoli "Cenni storici", "Campi di aviazione", "I piloti", "Il volo su Vienna" e "Le missioni". Costituita a Ponte San Pietro (vicino a Bergamo), l'87.a si spostò poi a Padova e a Ghedi (Brescia) per ritornare nel mese di maggio del 1918 a S. Pelagio (Padova) quando fu rinforzata con nuovi elementi. Fu inizialmente concepita come nucleo di piloti veneti per la difesa di Venezia; successivamente adottò il nome di "Serenissima"; sulle fusoliere dei suoi aerei, esclusivamente del tipo S.V.A., aveva come insegna il gonfalone di San Marco.

¹² 1941-1991. *Una scuola tra passato e futuro. Il Liceo Scientifico "Natale, Silvio e Italo Palli" di Casale Monferrato*, Villanova Monferrato, Diffusioni Grafiche, 1992.

¹³ Oltre alle opere ricordate nella nostra nota 7, segnaliamo le seguenti: Manlio MOLFESE, *L'aviazione da ricognizione italiana durante la grande guerra europea (maggio 1915-novembre-1918)*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, 1925; Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, *Testi delle motivazioni di concessione delle Medaglie d'Oro al Valor Militare*, Roma, Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, 1969; Giulio LAZZANTI, *Storni d'Italia*, Mursia, 1975; G. ALEGI, *op. cit.*; R. GENTILI – P. VARIALE, *op. cit.*; Paolo FERRARI-Giancarlo GARELLO, *L'Aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Milano, Franco Angeli Storia, 2004; Gino GALUPPINI, *La forza aerea della Regia Marina*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2010; e il catalogo della mostra *Gabriele D'Annunzio aviatore*, Trento, 2014.

¹⁴ Questo profilo biografico dal titolo *Pattuglia delle ali invitte* venne edito nella collana *Centuria di ferro* che allora si pubblicava a Milano.

conto del figlio Felice che aveva partecipato con il Palli a molte incursioni aeree nel periodo fino alla rotta di Caporetto, ma altresì al fatto che egli lo conobbe personalmente apprezzandone le sue gesta. Nel 1973 è stata edita la ristampa aggiornata e ampliata della suddetta biografia per interessamento del generale Felice Porro¹⁵ che riuscì a rintracciare nuovi materiali e fonti sulla figura, vita e azioni belliche del Palli. Se il nuovo volumetto dal titolo *Natale Palli* portava pur sempre in calce il nome del generale Alberto Porro quale autore, la “Premessa” che spiegava i motivi e i contenuti di questa riedizione fu firmata dallo stesso Felice Porro¹⁶.

Nel 2013 sono stati editi due contributi importanti su Natale Palli. Carlo Piola Caselli nel suo volume già citato su Gabriele D'Annunzio dedica ampio spazio all'87.a Squadriglia ed alla figura del Palli¹⁷. Nel catalogo sulla mostra organizzata al Museo dell'aeronautica “Gianni Caproni” di Trento, dedicata a *Gabriele D'Annunzio aviatore*, hanno trovato spazio due saggi su Natale Palli. Interessante al fine della nostra ricerca è in particolare quello firmato da Paolo Varriale che parla con dovizia di cenni e dati del Palli e va, per rilevanza, affiancato al volume del Porro¹⁸.

Principalmente dai volumi suddetti di Alberto Porro e di Carlo Piola Caselli, da quello già citato di Gregory Alegi, nonché dal saggio di Paolo Varriale abbiamo evinto le tappe principali della vita, del *curriculum* aviatorio e delle azioni e ricognizioni più importanti del Palli, che qui di seguito trascriviamo:

- il 24 luglio 1895 nasce a Casale Monferrato;
- studia ingegneria al Politecnico di Milano;
- **1914**: si arruola volontario in fanteria con ferma annuale a Milano;
- fine maggio **1915**: è richiamato alle armi con il grado di sergente ammesso al corso di pilotaggio a Mirafiori di Torino;
- 15 ottobre: sul Campo di Cameri (Novara) consegue il brevetto di pilota militare;
- 27 ottobre: è assegnato alla 2.a Squadriglia di aviazione per artiglieria che operava a Medeazza (Udine; con aerei “Macchi Parasol”) a favore della III Armata (Friuli);

¹⁵ Generale e aviatore italiano nato l'8 ottobre 1891 a Pavia dove morì il 16 ottobre 1975. Partecipò sia alla Prima sia alla Seconda guerra mondiale. Per i suoi cenni biografici essenziali confronta il volume *Testo delle motivazioni di concessione delle medaglie d'oro al valor militare a personale: dell'Aeronautica militare italiana, delle altre Forze armate in servizio d'Aeronautica, di Forze armate straniere*, Ufficio storico dell'Aeronautica militare, 1969.

¹⁶ Il volume (*Natale Palli*) di 68 pagine venne promosso dallo Stato maggiore dell'Aeronautica – Ufficio storico. Nel testo trovarono spazio anche 13 illustrazioni (per lo più fotografie), tra le quali la cartina del volo di ricognizione del 1 giugno 1918 lungo l'itinerario Jesi-Zara-Benkovac-Zaravecchia-Scardona-Sebenico-Spalato-Trau-Almissa-Metković-Penisola del Gargano-Jesi e la foto area dell'abitato di Rovigno, scattata durante il volo di ricognizione del 13 luglio 1918 da 1800 metri di altezza.

¹⁷ Vedi la nostra precedente nota 9.

¹⁸ Vedi Paolo VARRIALE, “Natale Palli ‘Il piccolo grande fratello’”, in *Gabriele D'annunzio aviatore*, Trento, 2014, p. 91-107. L'altro contributo, firmato da Dionigi ROGGERO e dal titolo “Il ritorno di Natale Palli nella città natale”, si trova alle p. 109-113.

- 6-7 novembre: compie i primi voli sul Carso;
- 6 dicembre: viene trasferito a Gonars alla 4.a Squadriglia per l'artiglieria;
- gennaio **1916**: esegue per la prima volta un rilievo fotografico in volo; durante tutto il periodo bellico ne eseguirà più di 130;
- fine marzo: viene trasferito alla 5.a Squadriglia per artiglieria (settore Plava-Tolmino), che da lì a poco assume il nome di 45.a Squadriglia;
- 26 aprile: compie un volo su Trieste;
- 13 luglio: viene trasferito alla 48.a Squadriglia aeroplani per artiglieria (a Belluno), dotata di bimotori "Caudron G4", comandata da Felice Porro; il reparto vola sul fronte della IV Armata;
- 22 luglio-31 ottobre: esegue voli in alta montagna (Dolomiti), che nel novembre successivo gli valgono il conferimento della prima decorazione al valore: la Medaglia di bronzo al valor militare conferitagli dal generale Di Robilant, Comandante della IV Armata;
- 24 aprile **1917**: compie una ricognizione strategica sul Tirolo per la quale riceve il conferimento sul campo della Medaglia d'argento al valor militare;
- 15 agosto lascia il "Nieuport" da caccia e viene trasferito alla Malpensa, avendo al suo attivo con la 48.a 64 azioni di guerra;
- 21 agosto: all'aeroporto della Malpensa consegue il brevetto pilotaggio S.V.A.¹⁹; per un certo periodo fu l'unico pilota a volare con questo tipo di aereo;
- verso il 20 settembre passa in forza per un brevissimo periodo all'87.a Squadriglia allora in formazione a Torino;
- inizi di novembre, dopo Caporetto: figura nella 75.a Squadriglia al campo di Tombette (presso Verona) che doveva difendere questa città; è l'unico di essa a volare con uno S.V.A.;
- 16 novembre: compie una ricognizione lungo la valle dell'Adige fino a Trento, Bolzano e Merano;
- fine novembre: si trova a Castenedolo (Brescia) alla 72.a Squadriglia;
- 10 dicembre è costituita la 1.a Sezione S.V.A. a Castenedolo (Brescia); con due unici piloti, Natale Palli e Bartolomeo Arrigoni, che viene aggregata alla 71.a Squadriglia a Sovizzo (Vicenza);
- 29 dicembre: diventa Comandante della I Sezione "S.V.A." (l'unica) che operava al fronte, costituita da 2 aerei; le sezioni S.V.A. erano riservate alla ricognizione;
- 4 gennaio **1918**: compie un'azione di guerra (con bombardamento) su Bolzano; si tratta del primo attacco aereo da parte di velivoli italiani sul territorio austriaco;
- 3 febbraio: è promosso al grado di Capitano;
- 6 febbraio: è decorato con la Croce di guerra belga consegnata dal Re del Belgio;
- 20 febbraio: compie un'azione di guerra (con bombardamento e mitraglia-

¹⁹ Per i dati su questo aereo vedi la nostra nota 30.



Ill. 2 - Natale Palli a fianco di un Caudrom G4, 1916.

mento) su Innsbruck che gli vale la seconda Medaglia di bronzo al valor militare; il volo segna una svolta per la carriera successiva degli S.V.A. biplani;

- dal mese di marzo Natale Palli con il suo S.V.A. 5 è distaccato a disposizione della Regia Marina;
- fine marzo: è trasferito alla 103.a Squadriglia al campo di San Vito dei Normanni (Brindisi) per intraprendere alcune missioni sul basso Adriatico;
- 12 maggio: da Brindisi vola (in ricognizione) sull'Albania, Montenegro, con ritorno a Brindisi;
- 1 giugno: effettua il volo di ricognizione Jesi-Zara-Benkovac-Zaravecchia-Scardona-Sebenico-Spalato-Trau-Almissa-Metković-Penisola del Gargano-Jesi (esegue 24 aerofotografie);
- 30 giugno: effettua il volo di ricognizione Lido-Brioni-Pola-Lido per conto della Regia marina (esegue 24 aerofotografie);
- 13 luglio: effettua il volo di ricognizione Venezia-Costa istriana-Fasana-Pola-Rovigno-Orsera-Parenzo-Cittanova-Pirano-Capodistria-Muggia-Trieste-Monfalcone (esegue 43 aerofotografie) (*vedi Ill. 10*);
- per le ricognizioni oltre l'Adriatico (giugno-luglio 1918) gli viene conferita la seconda Medaglia d'argento al valor militare (assegnata *motu proprio* dal Re Vittorio Emanuele III il 6 ottobre 1925; *vedi All. IV.2*);
- 9 agosto: effettua con un biposto S.V.A. 5 (unico tra questo tipo d'aereo in quanto fu adattato per l'occasione) la trasvolata fino a Vienna assieme a Gabriele D'Annunzio (posizione anteriore), ideatore di questo volo; al ritorno sorvolano

Graz, Lubiana, Trieste e Venezia;

- per il volo su Vienna Natale Palli fu nominato Cavaliere dell'Ordine militare di Savoia (Regio decreto del 10 settembre 1918);
- 23 agosto: con decreto del Maggiore Generale Comandante superiore d'Aeronautica Luigi Bongiovanni gli viene assegnato il comando dell'87.a Squadriglia ("Serenissima") (vedi *Ill.* 23);
- fine agosto: con Antonio Locatelli è chiamato a provare a Bolzaneto (Genova) l'"Ansaldo A.1 Balilla", il primo (nuovo) caccia di progettazione nazionale²⁰;
- 7 settembre: compie un'azione di bombardamento su Lienz;
- 26 settembre: porta Gabriele D'Annunzio sul fronte francese, a Epernay nella Champagne;
- 12 ottobre 1918: ricognizione fotografica su Nabresina (Aurisina), Monfalcone, Cervignano, Portogruaro e bombardamento del cantiere di Muggia (esegue 52 fotografie) (vedi *Ill.* 24);
- per i suoi voli effettuati sopra i cieli di Dalmazia, Istria, Tirolo e Carniola nei mesi di settembre e ottobre gli viene assegnata la Medaglia d'oro al valor militare (vedi *All. IV.1*)
- 10 novembre 1918: volo su Trieste in occasione dell'arrivo in città del Re d'Italia;
- 28 dicembre 1918: volo con foto panoramiche su Venezia;
- 20 marzo 1919: intraprende il *raid* Padova-Parigi-Roma: atterra sul Mont Pourri (Fr) e muore assiderato.

Non esistono a tutt'oggi ricerche e studi sistematici ed esaurienti sulle fonti riguardanti Natale Palli, che sicuramente si custodiscono in vari siti e sedi, né una schedatura delle numerosissime fotografie da lui scattate o che lo riguardano. Felice Porro nella sua "Premessa" al volume *Natale Palli*, rileva che tra il materiale reperito per questa edizione ampliata, oltre agli epistolari legati al Palli, vi figuravano anche le "relazioni compilate giornalmente per le azioni importanti e per i voli di guerra da lui compiuti sui vari fronti" e, specialmente, "le fotografie eseguite nelle sue ricognizioni oltre Adriatico e che riuscirono di grande utilità per la nostra Marina"²¹.

²⁰ Questo aereo di caccia A.1 "Balilla" venne poi donato a Natale Palli dalla città di Genova. Esso assieme ad uno S.V.A. (uno di quelli che effettuò il volo su Vienna) è esposto al Museo dell'Aeronautica "Gianni Caproni" di Trento (per queste informazioni ringrazio la dott.ssa Neva Capra, curatrice delle collezioni del Museo dell'aeronautica "Gianni Caproni" di Trento). Durante la mostra dedicata a "Gabriele D'Annunzio Aviatore" (Trento, 16 novembre – 4 maggio 2014) accanto al velivolo è stata esposta una targa con la seguente scritta: "Velivolo Ansaldo Balilla, di proprietà del Comune di Casale Monferrato appartenuto al capitano Natale Palli" (cfr. l'articolo di Luigi ANGELINO – Dionigi ROGGERO, "Viaggio d'autore al... Museo Caproni, dove si è inaugurata la mostra D'Annunzio aviatore. A Trento per l'aereo di Palli", *Il Monferrato*, Casale Monferrato, 19 novembre 2013, p. 15.

²¹ Dallo spoglio dei "Fogli caratteristici di volo" che riguardano l'anno 1918 e che si custodiscono presso l'Archivio storico dell'Aeronautica Militare si evince che durante i voli oltre l'Adriatico del 12 maggio (Albania, Montenegro, Bocche di Cattaro), del 1 giugno (Pola), del 30 giugno (Pola e costa istriana occidentale) e del 12 ottobre (Muggia e altre località) Natale Palli eseguì, rispettivamente, 36, 24, 24, 43 e 52 fotografie, ovvero complessivamente 179.

Più esplicito è Paolo Variale che ci informa che per la stesura del suo surricordato saggio ha consultato i fondi “Aviatori della grande guerra”, “Fotocopie dei taccuini personali di Natale Palli relative al 30 giugno 1918 e al 13 luglio 1918” e “Serie squadriglie - Diari storici della 48.a e 87.a” che si custodiscono nell’Archivio dell’Ufficio storico dell’Aeronautica militare di Roma²². Infatti, nelle numerose e ricche buste e fascicoli dei fondi di questo Archivio, che custodisce il vastissimo patrimonio storico dell’Aeronautica militare italiana e opera per garantire la massima diffusione ai temi della sua storia, troviamo varia documentazione cartacea e fotografica (rapporti, relazioni, tabelle dell’attività aerea e delle ricognizioni strategiche, aerofotografie ed altro ancora) di precipuo interesse anche per i voli di Natale Palli, in particolare per quelli oltre Adriatico effettuati nel 1918. Pur non evidenziandolo, anche il Porro attinse certamente ai fondi dell’Ufficio storico. Considerati i limiti che ci siamo imposti attualmente per la nostra ricerca, nella scheda che pubblichiamo in allegato a questo nostro contributo ci limiteremo a segnalare i fondi dell’Archivio dell’Ufficio storico dell’Aeronautica militare di precipuo interesse per Natale Palli e per l’87.a Squadriglia che lo ebbe quale comandante.

Per quanto attiene le numerose aerofotografie effettuate da Natale Palli durante la Grande Guerra (che di sicuro vanno ben al di là delle 179 fotografie eseguite nei suoi voli oltre l’Adriatico) non abbiamo a tutt’oggi un elenco organico di questa documentazione, che certamente si conserva in varie sedi. Di particolare rilevanza è a riguardo l’album fotografico custodito presso il Museo storico della III Armata di Padova²³ dal titolo *Ricognizioni fotografiche oltre Adriatico eseguite nel 1918 dal pilota Cap.no Palli con aeroplano S.V.A.* (nel prosieguo lo citeremo come *Album Palli*). L’album, delle dimensioni di cm. 40x70, presenta una rilegatura in cartoncino in tela di tinta chiara ed è stato restaurato nel 2014 (copertine e fogli sono legati assieme con viti m/f in ottone). Nulla si sa dell’autore, né della provenienza di questa preziosa documentazione realizzata, se consideriamo l’anno di morte del Palli, dopo il 1919, non necessariamente nel primo dopoguerra, comunque opera di persona vicina all’ambiente aeronautico italiano e allo stesso Natale Palli. Nell’*Album Palli* le aerofotografie sono raggruppate per voli. Le 75 fotografie contenute nell’album si riferiscono ai voli di Natale Palli del 12 maggio²⁴ (itinerario Brindisi-Albania-Montenegro-Bocche di Cat-

²² Vedi P. VARRIALE, *op. cit.*, vedi note 4, 11, 13 e 27-29.

²³ Il Museo Storico della Terza Armata ha sede a Padova nel Palazzo Camerini. Costituita per iniziativa del Generale Alberto Aliberti e inaugurata il 30 agosto 1956, l’esposizione presenta cimeli, documenti e memorie storiche legate alle vicende di questa armata impegnata nella Grande Guerra nella zona del Carso e del Basso Piave. Da segnalare, in particolare, le numerose fotografie originali eseguite nel corso del conflitto, da quelle realizzate da foto operatori dello Stato Maggiore italiano e austro-ungarico agli scatti del Capitano Natale Palli.

²⁴ Carlo PIOLA CASELLI, *op. cit.*, p. 30 e G. ALEGI, *op. cit.*, datano questo volo al 16 maggio. Riteniamo erro-

taro, p. 1-12, 15 foto), del 1 giugno (località della Dalmazia centrale, p. 13-20, 8 foto), del 30 giugno (Pola-Brioni, p. 21-23; 3 foto), del 13 luglio (località della costa istriana, p. 24-31 e p. 32, 13 foto; Miramar, p. 31, 1 foto; Trieste, p. 33, 1 foto; Monfalcone, p. 34, 1 foto); del 9 agosto (volo su Vienna; p. 35; 1 fotografia), del 12 ottobre (Muggia, p. 36, 1 foto; vedi *Ill. 24*), del 10 novembre (Trieste: p. 43, 1 fotografia) e del 28 dicembre (itinerario Lido-Venezia, p. 44-47, 12 fotografie). Tranne quelle riguardanti il volo su Venezia (compreso il Lido), che sono panoramiche, le altre sono aerofotografie planimetriche. A queste immagini, tutte datate come ricordato sopra, vanno aggiunti due gruppi di aerofotografie panoramiche senza data precisa: le 9 di Pola che si trovano alle pagine 37-39 e che verosimilmente non vanno attribuite a Natale Palli ma possiamo datarle al periodo immediatamente successivo alla guerra; e le 9 del "Basso Piave", collocate alle pagine 40-42, che potrebbero essere state eseguite da Natale Palli durante i suoi voli effettuati su quell'area alla fine di ottobre²⁵. Al momento della realizzazione dell'album, comunque, questi due gruppi di aerofotografie erano a portata di mano del suo compilatore. Per i voli del 12 maggio, 1 giugno, 30 giugno e 13 luglio 1918, prima delle varie fotografie, l'autore ritenne opportuno inserire, disegnandole a mano, carte riassuntive dell'itinerario del rispettivo volo indicando le località sorvolate e fotografate (vedi ad es. l'*Ill. 3*)²⁶.

Nello specchietto che pubblichiamo in allegato a questo saggio sono trascritti i dati riassuntivi delle varie rubriche annotate nell'album (pagina, data, itinerario, note, dimensioni fotografia). Delle complessive 75 fotografie (cui vanno aggiunte le 5 carte ricordate sopra) 39 interessano la costa adriatica orientale: 5 raffigurano le Bocche di Cattaro; 8 la Dalmazia centrale e 26 la costa istriana occidentale. Quest'ultime, quasi tutte scattate dall'altezza di 1800 metri, sono così ripartite: 16 raffigurano Pola (vedi *Ill. 13, 15 e 18*) e il suo circondario con le isole Brioni; 2 Parenzo (vedi *Ill. 4*); 2 Muggia, 1 rispettivamente Rovigno (vedi *Ill. 16*), Orsera, Cittanova, Pirano, Isola e Capodistria (vedi *Ill. 17*).

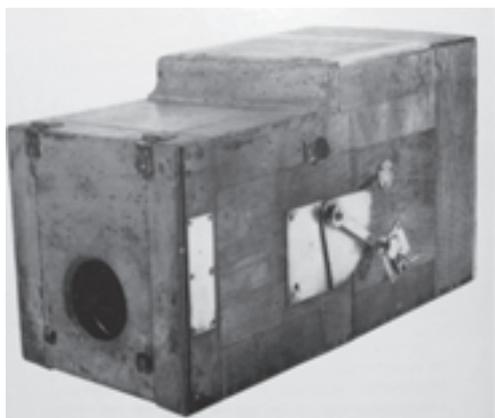
neamente in quanto la data del 12 maggio compare chiara nel Foglio caratteristico dei voli che registra le azioni compiute dal Palli (I.a Sezione S.V.A.) dalla suddetta data (accompagnata dalla postilla "Ricognizione costa montenegrino-albanese con scalo a Valona") al 2 luglio 1918 (vedi Archivio Ufficio storico A.M., fondo "Medaglie d'oro al Valor Militare").

²⁵ Per i commenti riguardanti le 18 fotografie panoramiche di "Pola" e del "Basso Piave" vedi a fine saggio le "Note alle fotografie dell'*Album Palli* riguardanti Pola e la costa istriana occidentale". Per quelle del "Basso Piave" cfr. i "Fogli caratteristici dei voli" del fondo "Medaglie d'Oro al Valor Militare" dell'Archivio storico dell'Aeronautica Militare che registrano giorno per giorno i voli eseguiti nella seconda metà del 1918.

²⁶ Queste 4 carte sono inserite nelle p. 1, 13, 21 e 24 dell'album. L'autore a p. 23 ha inserito una quinta carta per illustrare la situazione topografico-militare del golfo di Pola (riportata in facsimile alla nostra *Ill. 19*; vedi a fine saggio le "Note alle fotografie dell'*Album Palli* riguardanti Pola e la costa istriana occidentale" che commentano questa carta).

Dalle pagine del volume *Natale Palli* si direbbe che l'autore Alberto Porro non fosse a conoscenza dell'esistenza dell'*Album Palli*. Né si può dedurre se ne fosse a conoscenza il figlio Felice che, comunque, conosceva di sicuro molte fotografie scattate da Natale Palli, verosimilmente anche quelle inserite nell'*Album Palli*. Esse rivestono rilevanza eccezionale per la costa adriatica orientale, in particolare per la costa istriana, per Pola e il suo circondario, sia se le inquadrano nel contesto delle vicende belliche del primo conflitto mondiale, ma soprattutto se consideriamo che nel 1918, per quanto concerne le riprese dal cielo dell'Adriatico e dell'Istria, eravamo praticamente ancora agli albori dell'aerofotogrammetria.

Le guerre in generale sono eventi dai contenuti e conseguenze drammatiche, ma nello stesso tempo, come tutte le manifestazioni che imprimono un'accelerazione sociale, moltiplicano le esperienze, le opportunità di movimento e di sviluppo, anche di quello tecnologico. Così avvenne anche con la Grande Guerra che è stata non solo uno dei primi conflitti a far operare assieme gli aeroplani e le macchine fotografiche, ma ha dato un'accelerazione notevolissima, soprattutto nei due ultimi anni di guerra, alla fotografia aerea, anche perché allora la ricognizione in questo settore diventò determinante per la tattica degli eserciti e si passò dalle riprese di singoli obiettivi alla realizzazione di mosaici fotografici come lo sono le foto dell'*Album Palli* che presentiamo²⁷. Se in generale l'aerofotogrammetria in Italia e in particolare quella al ser-



Ill. 5 - Apparecchio fotografico "Lamperti e Garbagnati" che era montato sullo S.V.A. 5 di N. Palli, oggi al Museo italiano della Guerra di Rovereto (dal vol. 87.a Squadriglia cit., p. 40, Ufficio storico A.M.).

²⁷ Per quanto riguarda l'argomento dell'aerofotogrammetria cfr. R. CALLEGARI, *op. cit.*; la guida alla mostra fotografica *Fotografare la Grande Guerra. Per una conoscenza del patrimonio di fotografie e attrezzature dei fondi fotografici veneti*, Treviso, 2002; e il sito internet "Storia della macchina fotografica – La fotografia aerea": www.photogallery.it/storia/iaerea.html

vizio dell'Esercito Regio durante gli anni di guerra conobbe uno sviluppo notevole, va rilevato che l'Austria-Ungheria fin dagli inizi del '900 e particolarmente durante il conflitto mondiale poteva vantare su un avanzatissimo servizio di fotogrammetria. Durante la guerra ci fu pertanto un confronto diretto anche tra l'aerofotogrammetria italiana, in fase di sviluppo notevole, e quella austriaca, quanto mai potente, favorite dalle esigenze sempre maggiori dell'osservazione e della ricognizione che dovevano con quanti più dati rilevare la posizione e i movimenti del nemico e quella degli "obiettivi sensibili".



Ill. 6 - Laboratorio fotografico autotrasportato dell'87.a Squadriglia (dal volume 87.a Squadriglia, cit., p. 38, Ufficio storico A.M.).

Nel settore della ricognizione, con l'evolversi della situazione bellica e tecnologica durante gli anni della Grande Guerra, l'aerofotografia "panoramica" o "per uso obliquo", eseguita con macchine fotografiche portatili, fu sostituita quasi del tutto da quella "planimetrica" o "verticale" con fotocamere per lo più installate in posizione fissa, che eseguivano fotografie ad alte quote, avevano l'asse del gruppo ottico perpendicolare alla superficie terrestre e con una determinata tolleranza (vedi *Ill. 5*). Usavano lastre relativamente grandi che permettevano un'ottima definizione dei particolari. Importante era anche il fatto che grazie a un comando elettrico l'apparecchio fotografico aveva uno scambio automatico di più lastre. Di regola, ogni squadriglia era provvista a terra di un laboratorio fotografico (vedi *Ill. 6*) che una volta recuperate le lastre fotografiche impressionate le sviluppava immediatamente, le univa ri-

conducendole alla stessa scala (vedi *Ill.* 7) e le stampava per farle pervenire subito al comando per studiarne attentamente i suoi contenuti²⁸.

Quanto rilevato a proposito dell'aerofotografia (grammetria) vale crediamo a grandi linee anche per l'attività fotografica di Natale Palli, in particolare per le aerofotografie dell'*Album Palli*. La maggior parte di esse (46), eseguite da un'altezza che variava tra i 1800 e i 2000 m, rientrano nel novero della fotografia area planimetrica e si può presumere che l'apparecchio fotografico fosse fissato alla fusoliera dell'aereo. Anche molte delle aerofotografie del nostro album sono il risultato di una composizione effettuata in laboratorio a consegna avvenuta da parte del Palli delle lastre impressionate. Queste foto del Palli, inoltre, vanno classificate quali "fotografie ufficiali", realizzate su commissione delle autorità competenti dell'Esercito nel corso delle varie missioni di ricognizione lungo il fronte e i territori austro-ungarici della costa adriatica orientale, ma che tornarono utilissime anche ai fini della cartografia bellica. Sullo S.V.A. 5 di Natale Palli era montato un apparecchio fotografico "Lamperti e Garbagnati" che oggi si custodisce al Museo storico italiano della Guerra di Rovereto (vedi *Ill.* 5)²⁹.

Dalla biografia stesa dal Porro, dalle notizie che si evincono dallo spoglio delle opere che citiamo in questo saggio e dallo stesso titolo dell'*Album Palli* veniamo a sapere che i voli ricordati sopra del 1918 vennero compiuti da Natale Palli con un aereo S.V.A. 5³⁰. Esso apparteneva alla famiglia di biplani da ricognizione e bombardamento italiani (vedi *Ill.* 8), sviluppati nella seconda fase della prima guerra mondiale. Poiché sin dal suo primo impiego nel periodo a cavallo degli anni 1917-1918 lo S.V.A. si dimostrò subito robusto, rapido e dalle notevoli possibilità ascensionali, seppur con una manovrabilità non perfetta (che andò comunque migliorandosi con il tempo)³¹, trovò il suo uso più consono non come aereo da caccia ma come bombardiere leggero e soprattutto come ricognitore armato in ruoli strategici come lo furono ad esempio i voli di ricognizione del Palli oltre l'Adriatico. Lo S.V.A. contraddistinse tutte le imprese dell'87.a Squadriglia, che incominciò a essere attiva a partire dagli inizi del 1918 quando questo aereo fu messo a punto con alcune modifiche che lo tra-

²⁸ Cfr. la guida alla mostra *Fotografare la Grande Guerra*, cit., p. 68.

²⁹ Nel vol. 87. *Squadriglia*, cit., p. 40, è annotato che l'apparecchio fotografico (misure: 49x25,5x21,5 cm) venne donato "al Museo dalla Sig. Ines vedova del serg. Fotografo Pignat Cav. Valentino di Udine".

³⁰ Lo S.V.A. doveva il nome alle iniziali dei due progettisti, Savoia e Verduzio, e del costruttore, Ansaldo. Le versioni più prodotte furono la 4 e la 5 monoposto, seguite dalle versioni 9 e 10 biposto. Il motore SPA da 250 Cv aveva un'autonomia di 3 ore. L'apertura alare era di 9,18 m, la lunghezza 8,1 m ed il peso 665 kg. Raggiungeva l'altezza di 3000 m in 8'. Era armato con due mitragliatrici fisse Maxim-Vickers Cal. 6,5. Per lo S.V.A. cfr. 87° *Squadriglia*, cit., p. 9 e 28; G. ALEGI, *op. cit.*, p. 97-119; la scheda edita nel volume di R. CALLEGARI, *op. cit.*, p. 121; P. VARRIALE, *op. cit.*; e il sito internet "Ansaldo S.V.A." https://it.wikipedia.org/wiki/Ansaldo_...

³¹ G. ALEGI, *op. cit.*, p. 98-100.

sformarono in velivolo adattissimo per le missioni di ricognizione. La sua fortuna e affermazione è strettamente legata anche alle missioni portate a termine dal Palli³².



Ill. 7 - Composizione di aerofotografie (Imperial War Museum of London, collezione "Ministry of Information first world war official collection /photographs/", autore Mc Lellan David /Photographer/, 22-2-1918, sig. Q 8533; tratta da sito web <http://www.iwm.org.uk/collections/search>).

Sebbene alcuni suoi colleghi non fossero all'inizio soddisfatti delle prestazioni degli S.V.A. a causa di alcuni loro problemi strutturali che li rendevano meno manovrabili in combattimento rispetto ad altri aerei, il Palli ebbe un'opinione diversa. E non poteva essere altrimenti viste le sue notevoli qualità di aviatore³³ e in considerazione

³² Natale Palli era ottimo collaudatore e lo testimonia il fatto che al ritorno dal volo su Innsbruck del 20 febbraio si permise di scrivere una lettera, in pratica una relazione tecnica sulla prestazione degli S.V.A., all'ingegner Brezzi della ditta Ansaldo costruttrice di questi aerei (vedi C. PIOLA CASELLI, *op. cit.*, cap. 4. - "D'Annunzio tra pensiero ed azione", p. 12).

³³ A proposito A. PORRO, *op. cit.*, p. 46, rimarca che "In squadriglia, fra una ricognizione e l'altra dedicava gran parte della sua instancabile attività al governo e alla manutenzione dei velivoli e dei motori, onde i suoi apparecchi fossero sempre nella massima efficienza possibile. Le sue cognizioni pratiche, acquistate attraverso la lunga e profonda esperienza dei numerosi voli, integrate dalle nozioni tecniche teoriche apprese al Politecnico, gli conferivano una competenza specifica veramente notevole". P. VARRIALE in apertura del suo saggio più volte citato, parlando del reparto del volo su Vienna ne rimarca la sua "eccezionale preparazione" rilevando inoltre che fu "emblematica in tal senso la figura di Natale Palli, un veterano della ricognizione".

del fatto che egli fu il primo pilota a conseguire il brevetto di pilotaggio S.V.A. Per un periodo fu pure istruttore e successivamente comandante dell'unica sezione di questi aerei; spesso nella letteratura settoriale è ricordato come l'"asso dello S.V.A.". Lo stesso Palli già nel mese di settembre del 1917 si esprime favorevolmente in merito alle potenzialità dello S.V.A. 5, sul quale montò per la prima volta in occasione delle prove di brevetto, rilevando che "(...) Ne sono entusiasta. È di una facilità e sicurezza meravigliose. Mi è stato così facile a prenderlo alla mano che nelle prove stesse di brevetto vi ho eseguiti avvitamenti e *loopings*"³⁴. Di certo lo S.V.A. aveva delle ottime caratteristiche per la ricognizione ma il Palli fu bravo a sfruttarle al meglio. La bravura aviatoria del Palli è messa in risalto anche dal racconto di Alberto Porro che ricorda un episodio di metà novembre quando a Verona giunse un gruppo di cacciatori alleati che prima di atterrare si esibirono in una giostra di acrobazie ben accolta dai Veronesi. Il Palli, avuta una speciale concessione per alzarsi in volo, eseguì, a detta del Porro, tutta una serie di spettacolari manovre e acrobazie, seguite a terra da una gran folla, tanto che il comandante dell'aviazione alleata volle conoscere il nome dell'aviatore che, come lui stesso rimarcò, "aveva superato in maestria tutti i suoi piloti"³⁵.

L'attività aviatoria militare di Natale Palli iniziò nei mesi a cavallo degli anni 1915 e 1916, in un periodo pioneristico non solo per quanto riguarda l'impiego degli aerei da bombardamento, ma anche di quelli da ricognizione che operavano per lo più disarmati in considerazione dei limiti degli aeroplani del periodo, accentuati dall'elevata altezza del fronte dell'Isonzo. Fu proprio su questo fronte che fino ai giorni di Caporetto s'incentrarono gli sforzi sia dell'aviazione italiana sia di quella austriaca³⁶.

L'altro versante nel quale si confrontarono queste due aviazioni fu l'Adriatico, in particolare il suo settore settentrionale, teatro di attività sia dei caccia ma soprattutto dei velivoli da bombardamento, da ricognizione e osservazione strategica. Essi, oltre a partecipare alle operazioni di appoggio al fronte, avevano come bersaglio i porti, i campi di aviazione e i loro appoggi, le basi minori, le truppe, gli obiettivi terrestri e le unità in mare, prevalentemente con incursioni notturne; non meno importante era la ricerca di campi minati e di sommergibili nemici, ma anche la necessità di difesa

³⁴ A. PORRO, *op. cit.*, p. 37. Il *looping*, il giro della morte (perché fino al 1913 venne calcolato solo teoricamente sulla carta), è una delle più famose manovre dell'aeronautica acrobatica.

³⁵ IBIDEM, p. 40.

³⁶ Vedi H. SOKOL, *op. cit.*, vol. II, cap. "L'I.R. idroaviazione dal maggio 1915 al febbraio 1916", p. 121-128; vol. III, cap. "L'idroaviazione austro-ungarica dal marzo 1916 al maggio 1917, p. 141-165 (a p. 142 l'autore riporta un interessante specchietto con i tipi di aerei impiegati dall'Austria-Ungheria negli anni di guerra); Paolo FERRARI, *op. cit.*; A. D. HARVEY, "Bombing and the Air War on the Italian Front 1915-1918", in *Air Power History*, 47, n. 3, 2000; B. DI MARTINO, *op. cit.*; e P. SORÉ, *op. cit.*



Ill. 8 - Aereo biplano monoposto (ricognitore armato) Ansaldo S.V.A. 5 (dal vol. 87.a Squadriglia "La Serenissima", cit., p. 38, Ufficio storico A.M.).

costiera. Se ad iniziare dal 1917 gli aerei e gli idrovolanti italiani, francesi e inglesi incominciarono a bombardare sempre più intensamente i porti austro-ungarici, l'Austria-Ungheria, invece, che riservò particolare attenzione all'idroaviazione, prese ad attaccare in particolare Venezia, che rivestiva una rilevanza militare notevole per la presenza del suo arsenale (con numerose officine) e delle sue nutrite fortificazioni. L'altro punto strategico dell'Alto Adriatico era Pola³⁷, sulla sponda opposta, che per tutta la durata della guerra fu la meta principale delle incursioni dell'aviazione e della marina italiane. Pola era non solo il porto militare più importante, piazzaforte con un fronte marittimo ed uno terrestre (vedi *Ill. 9, 13, 15 e 19*), ma con le stazioni di volo di Puntisella, di Valbandon e delle isole di S. Caterina e di Cosada,³⁸ era pure il prin-

³⁷ Cfr. H. SOKOL, *op. cit.*, vol. I, "La marina da guerra austro-ungarica", p. 27-53 che mette in evidenza l'importanza dell'arsenale di Pola, della sua piazzaforte militare, della sua base navale e dell'Ammiragliato del porto di Pola quale suprema autorità militare marittima; Attilio KRIZMANIĆ, *Pulska kruna. Pomorska tvrđava Pula, fortifikacijska arhitektura austrijskog razdoblja* [La corona di Pola. La fortezza marittima e l'architettura fortificatoria del periodo austriaco], vol. 1, Pola, 2009 (Istra kroz stoljeća [L'Istria attraverso i secoli]), p. 156-157; e in particolare R. MARSETIĆ, *op. cit.*, p. 483-520 e IDEM, "Analisi storica, sviluppo e situazione odierna del complesso militare di Zonchi del golfo di Pola", *ACRSR*, vol. XLVI, p., saggi che, oltre a trattare della situazione di Pola nella Prima guerra mondiale, danno un quadro sistematico e sintetico dei complessi militari in città e nel golfo di Pola, delle fortificazioni, della flotta, dell'aviazione di marina e del sistema difensivo.

³⁸ Vedi H. SOKOL, *op. cit.*, vol. II, p. 121-123, vol. IV, p. 147; Davor MANDIĆ, "Austro-ugarske mornaričke zrakoplovne postaje u fažanskom kanalu" [Le postazioni aereo-marittime austro-ungariche nel canale di Fasana], in *Fažanski libar* [Libro di Fasana], Pola, 2006, p. 161-163; R. MARSETIĆ, "Analisi dell'apparato militare austro-ungarico a Pola", *cit.*, vedi il capitolo "Aviazione di marina", p. 500-501; IDEM, "Le moderne strutture difensive, le basi militari e le azioni belliche nel Canale di Fasana dall'800 alla metà del '900", *ACRSR*, vol. XLV (2015), p. 343-372.

cipale centro altoadriatico dell'idroaviazione austro-ungarica che poteva contare anche sulla base importante di Trieste e su alcuni punti di appoggio per idrovolanti lungo la costa istro-quarnerina³⁹. A proposito delle basi e delle strutture militari di Pola si possono mettere a confronto l' *Ill. 9*, di fonte austriaca, con l' *Ill. 19* di fonte italiana.



Ill. 9 - Carta delle "Acque e Porto di Pola", con disegnati gli sbarramenti e le difese della Piazzaforte polese (da H. SOKOL, op. cit., carta allegata al vol. II).

Per tutto il corso della guerra le incursioni, i bombardamenti e le ricognizioni delle aviazioni italiana (e alleata) e austro-ungarica vennero ad accavallarsi alle operazioni navali nell'Adriatico⁴⁰. Quest'ultime furono contraddistinte dall'iniziale blocco del Canale d'Otranto, dalla cosiddetta strategia della "flotta in potenza" che

³⁹ H. SOKOL, *op. cit.*, vol. IV, p. 147. I punti d'appoggio dell'Alto Adriatico erano Grado, Parenzo, Lussino e Fiume.

⁴⁰ Per quanto concerne le operazioni navali nell'Adriatico durante la prima guerra mondiale una delle opere fondamentali, come abbiamo già rilevato, è quella citata di Hans SOKOL che offre una narrazione sistematica e dettagliata della guerra marittima, sebbene difetti dell'utilizzo di fonti italiane e ovviamente difenda la linea di condotta dell'I. e R. marina. Per il versante italiano vedi in particolare O. DI BRAZZANO, *op. cit.*; Franco FAVRE, *La marina nella grande guerra*, Udine, 2008 e L. MARTINO, *op. cit.*, opere che ovviamente mettono in risalto soprattutto le concezioni e le operazioni della Regia Marina italiana. Per l'approfondimento di alcuni temi specifici si possono consultare anche i fascicoli della raccolta *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca, 1915-1918*, ricca di documenti in trascrizione, edita negli anni seguenti il conflitto dall'Ufficio storico della Marina italiana.

non consentì una netta prevalenza da parte di uno dei contendenti. Un'impostazione cui si attenero in particolare gli austro-ungarici per proteggere soprattutto i propri porti, cantieri e divisioni navali, ovvero difendere il bacino adriatico e le frontiere marittime in modo da estendere sul mare le imponenti difese terrestri per poter controllare l'Adriatico, rinunciando a ogni aspirazione evasiva. Anche perché sull'altro versante la Regia Marina italiana, con l'apporto di quelle alleate, riuscì dopo i primi due anni di guerra a imporre una costante e minuziosa vigilanza del nemico grazie all'aviazione di osservazione e ricognizione, ad avere in un certo senso il controllo del mare che andava addebitato all'impiego con successo e in modo coordinato di vari mezzi bellici d'assalto (mine, sommergibili, aerei siluranti e altro), puntando soprattutto ad attacchi e incursioni entro le aree portuali, in particolare nell'ampio specchio di mare tra le Brioni e Fasana e nel golfo di Pola, protette da rilevanti e particolari difese (vedi *Ill. 9 e 19*). Infatti, fu nell'Alto Adriatico che la marina italiana, accanto alle unità navali di tipo tradizionale, impiegò i nuovi mezzi che si rivelarono molto efficaci come i MAS e la torpedine semovente "mignatta".

In questo contesto generale della prima guerra mondiale, dell'Alto Adriatico e dello scontro tra le marine e le aviazioni italiane e austro-ungariche va collocata una parte rilevante della storia aviatoria di Natale Palli, come già ricordato "asso dello S.V.A.", grande protagonista della ricognizione e, come testimonia l'*Album Palli*, uno dei pionieri dell'aerofotogrammetria bellico-militare italiana. Il profilo biografico tracciato da Alberto Porro ci informa di un prezioso particolare sull'attività del Palli connessa proprio all'aerofotografia. Il Porro rileva esplicitamente che nel gennaio del 1916 il Palli eseguì per la prima volta un rilievo fotografico⁴¹. Sarà questa una componente rilevante della sua attività di ricognizione. Dall'affermazione poi che questo compito "gli era costato una meticolosa preparazione, perché gli apparecchi non erano ancora attrezzati per queste operazioni", possiamo dedurre che il Palli in quell'occasione usò una fotocamera a mano libera. Con l'esperienza di quel rilievo, ovvero dei suoi primi passi e compiti aviatori, e dei due successivi anni di intensa attività e di incarichi di vario tipo al servizio di varie squadriglie, poté durante il 1918 affrontare con altrettanto successo gli incarichi sul fronte marittimo, in particolare quelli lungo la costa adriatico-orientale, al servizio con il suo S.V.A. della Regia Marina. Come attestano le tappe del suo *curriculum*, a partire dal mese di maggio del 1918 intraprese alcuni importanti voli di ricognizione su quelli che erano i settori e le piazzeforti principali non solo delle strutture difensive della flotta e della marina austro-ungarica, ma altresì i centri dai quali partivano le loro azioni offensive più rilevanti: ovvero la costa del basso Adriatico, che aveva il suo centro nevralgico nelle Bocche di Cattaro;

⁴¹ A. PORRO, *op. cit.*, p. 19.

la Dalmazia centrale, con l'importante base di Sebenico; la costa istriana meridionale con le sue poderose basi e strutture varie dislocate lungo il Canale di Fasana e soprattutto nel golfo di Pola. Crediamo che il Comando supremo conferì tali importanti missioni al Palli per la sua esperienza e bravura che aveva accumulato nel periodo precedente, grazie anche al fatto che seppe sfruttare al meglio le caratteristiche dello S.V.A. che assicurava ottime prestazioni nella ricognizione e che con la sua velocità lo rendeva adatto alle lunghe sorvolate e anche a sfuggire più facilmente alla contraerea nemica.

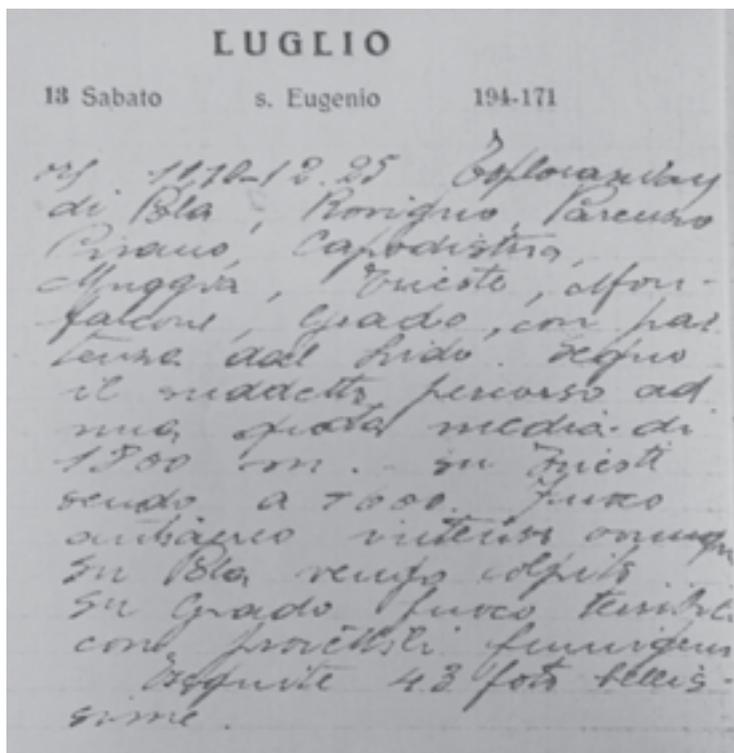
Dai Fogli caratteristici dei voli compiuti dal Palli e dai suoi taccuini di volo si evince che durante le ricognizioni oltre l'Adriatico egli eseguì complessivamente 179 fotografie (non sono qui ovviamente conteggiate quelle che eseguì quando sorvolò Vienna, il "Basso Piave" ed il "Lido-Venezia") così ripartite per singolo volo: 36 il 12 maggio (Albania, Montenegro, Bocche di Cattaro); 24 il 1 giugno (Dalmazia centrale); 24 il 30 giugno (Pola e circondario); 43 il 13 luglio (Pola e località costa istriana occidentale, vedi *Ill. 10* e *All. III.1*); 52 il 12 ottobre (Nabresina, Monfalcone, Cervignano-Portogruaro, bombardamento Muggia; vedi *Ill. 24*). Di queste complessive 179 fotografie ben 75 sono raccolte nell'album che si custodisce al Museo storico della III Armata di Padova⁴².

I suddetti voli, in particolare quelli lungo la costa istriana (30 giugno, 13 luglio e 12 ottobre 1918), che a noi interessano più da vicino e che sono documentati da 26 fotografie dell'*Album Palli* (vedi specchietto all'*All. 1*, p. 22-32, 35-39), come abbiamo ricordato in precedenza, avvennero in un momento particolare dell'ultima fase della guerra. La grande offensiva del solstizio lungo il Piave⁴³ non aveva dato i risultati sperati e la riorganizzazione dell'esercito italiano, con l'appoggio di quelli alleati, faceva prevedere un non lontano crollo in questo settore dell'esercito austro-ungarico, con una situazione speculare per le forze degli Imperi centrali anche negli altri fronti europei. L'affondamento della corazzata "Szent István" il 10 giugno 1918⁴⁴, nella fase iniziale della grande manovra che doveva consentire alla marina imperiale di sfondare lo sbarramento nel Canale di Otranto con l'impiego di gran parte della flotta, fece tramontare definitivamente l'idea di una grande e vittoriosa battaglia in mare aperto e fu chiaro da allora che gli obiettivi italiani sarebbero stati incentrati su Pola. Anche

⁴² Nel numero suddetto sono comprese non solo le fotografie di Pola e della costa istriana ma anche quelle delle aree montenegrino-albanese, bocchese, dalmata, del Basso Piave, di Venezia, Trieste, Monfalcone, Miramare e Vienna.

⁴³ Cfr. Pierluigi Romeo DI COLLOREDO, *La battaglia del Solstizio – giugno 1918*, Genova, 2008 e Tullio VIDO-VICH, *La Battaglia del Piave o del solstizio (15-23 giugno 1918)*, 2013.

⁴⁴ H. SOKOL, *op. cit.*, vedi il cap. "Il progetto di attacco dello sbarramento del canale di Otranto dell'11 giugno 1918. L'affondamento del "Szent István", p. 113-127; L. MARTINO, *op. cit.*, vedi il cap. "10 giugno 1918. Luigi Rizzo, samurai di Premuda", p. 180-190.



Ill. 10 - Facsimile del “Taccuino di volo” di N. Palli relativo alla ricognizione su Pola e costa istriana del 13 luglio 1918 (Archivio storico dell’Aeronautica Militare, fondo “Medaglie d’Oro al Valor Militare - Natale Palli”).

il volo su Vienna, intrapreso il 9 agosto da Gabriele D’Annunzio e da Natale Palli senza trovare alcuna resistenza dell’aviazione imperiale, sia all’andata sia al ritorno, testimonia la debolezza sempre più evidente del versante austro-ungarico.

Entro quest’ampio scenario i voli del Palli lungo la costa istriana, in particolare sopra la piazzaforte di Pola, e le aerofotografie eseguite in quelle ricognizioni e raccolte nell’*Album Palli* assumono una valenza particolare. Nell’estate del 1918, in considerazione dell’attenzione ancora alta delle difese imperiali, non erano mature le condizioni per un’azione vittoriosa decisiva entro il porto di Pola e quindi i comandi della Marina e dell’Aviazione italiane continuarono con le ricognizioni e i bombardamenti per preparare al meglio un’incursione repentina, come dicevamo, contro la flotta all’ormeggio nel golfo polese.

Hans Sokol, nella sua opera più volte citata in questo nostro contributo, per il periodo che va fino al maggio del 1917 registrò in un elenco a parte le principali ope-

razioni intraprese dall'(idro)aviazione austro-ungarica, in particolare quelle che partirono dalle basi di Trieste, Pola, Sebenico e Kumbor⁴⁵. Per il periodo, invece, che va dal maggio 1917 alla fine del 1918, il Sokol riporta non solo l'elenco dei voli austro-ungarici⁴⁶, ma anche quello degli "attacchi dei velivoli nemici", suddiviso per anni (mesi) e per località attaccate dall'aviazione italiana⁴⁷. Per il volo del 30 giugno, che interessò le Brioni e Pola, registra il seguente: "Pola, Durazzo, 1 apparecchio di ricognizione su ciascuna delle località"⁴⁸. Per la ricognizione del 13 luglio, che vide impegnato lo S.V.A. di Natale Palli che fotografò Pola, Rovigno, Orsera, Parenzo, Cittanova, Pirano, Capodistria, Muggia e Trieste, Miramare e Monfalcone annota solo la località di Pola rilevando che "un apparecchio nemico in ricognizione è cannoneggiato e impegnato dall'*Huszar*⁴⁹ e dalla torpediniera 80"⁵⁰. Per la ricognizione-attacco del 12 ottobre, che interessò Muggia, scrive semplicemente "Trieste, 5 apparecchi, danni materiali limitati"⁵¹.

A proposito dei voli dell'aviazione italiana, va detto che il Sokol registra anche altri attacchi e ricognizioni sulle località istriane che non trovano riscontro nel profilo storico sul Palli di Alberto Porro, né nell'*Album Palli*, né in altre fonti e opere che parlano del suddetto pilota, il che ci fa credere che siano state opera di altri piloti dell'aviazione di ricognizione italiana o forse semplicemente la letteratura che abbiamo a disposizione non ci ha permesso di individuare la presenza del Palli anche in queste azioni.

Va poi rilevato anche il problema della mancanza di una schedatura sistematica delle aerofotografie della prima guerra mondiale raffiguranti la costa dell'Istria, in particolare Pola, coeve o precedenti al Palli che di certo si custodiscano in varie sedi e collezioni e che noi in questo saggio, per i limiti impostici, non abbiamo ricercato. Ci limiteremo qui a rilevare solamente le cose seguenti: Hans Sokol non annota per l'Istria ricognizioni fotografiche o l'esistenza di riproduzioni aeree⁵²; nei volumi citati in questo nostro saggio sono pubblicate alcune fotografie che

⁴⁵ H. SOKOL, *op. cit.*, vol. II, p. 124-140 e vol. III, p. 144-165. L'autore, in grado di stilare elenchi così dettagliati, ebbe di sicuro a disposizione preziose fonti di utilizzo diretto negli archivi austro-ungarici.

⁴⁶ IBIDEM, vol. IV, p. 150-158, voli che partirono dalle stazioni idrovolanti di Trieste, Pola, Parenzo, Sebenico e Kumbor.

⁴⁷ IBIDEM, vol. IV, p. 158-172. Per i riferimenti sui voli del Palli sopra la costa istriana cfr. anche A. PORRO, *op. cit.*, C. PIOLA CASELLI, *op. cit.* e i Fogli caratteristici dei voli per l'anno 1918 che si custodiscono nell'Archivio storico dell'Aeronautica militare (vedi le nostre *Ill.* 20-21).

⁴⁸ IBIDEM, p. 168. Quello sulle Brioni e su Pola fu opera di Natale Palli.

⁴⁹ La "Huszar" era la classe di cacciatorpediniere dell'I.R. marina austro-ungarica.

⁵⁰ H. SOKOL, *op. cit.*, p. 168.

⁵¹ IBIDEM, p. 172.

⁵² Qui non facciamo riferimento alle fotografie di fonte austro-ungarica che certamente si custodiscono presso enti austriaci e viennesi.

interessano Pola⁵³; modeste sono le collezioni fotografiche del Museo storico e marittimo di Pola (di provenienza austro-ungarica polese), e del Centro di ricerche storiche di Rovigno⁵⁴ che custodiscono rispettivamente una quindicina e otto fotografie tutte raffiguranti Pola ed il suo porto; più cospicue sono le collezioni fotografiche dell'Ufficio storico dell'Aeronautica militare di Roma (oltre al fondo "Gli Album fotografici" è interessante il faldone n. 23 "Natale Palli" del fondo "Medaglie d'Oro al valor Militare, cfr. nostro *All.* 2) e, soprattutto, quelle del Museo centrale del Risorgimento di Roma⁵⁵. Il Museo storico italiano della Guerra di Rovereto nel fondo fotografico raccolto da Michelangelo Zigiotti, fotografo dell'87.a Squadriglia, custodisce anche tre aerofotografie di Pola di Natale Palli⁵⁶. Comunque sia, crediamo di non sbagliare se poniamo le aerofotografie planimetriche scattate dal Palli nei suoi voli su Pola e sulle altre cittadine istriane costiere, raccolte posteriormente alla sua morte nell'*Album Palli*, nel novero non amplissimo delle prime aerofotografie in assoluto sull'Istria. Ovviamente la stessa considerazione vale anche per le fotografie delle altre località dell'Adriatico orientale presenti nell'album che qui presentiamo. Va inoltre precisato, per suffragare quanto asserito, che verosimilmente quelle di fonte militare potevano essere allora le uniche aerofotografie.

⁵³ Vedi R. CALLEGARI, *op. cit.*, p. 29 ("L'isola di S. Caterina base degli idrovolanti"), p. 64 ("Il porto di Pola. Foto da 'Illustrazione italiana'") e p. 74 ("Immagine di un bombardamento su Pola"), per queste fotografie l'autore non segnala né la provenienza, né la data; R. MARSETIČ, "Apparato militare austro-ungarico", *cit.*; Fig. 3 - "Veduta di parte dell'Arsenale marittimo", p. 492, Fig. 6 - "Veduta di parte delle unità maggiori ancorate all'interno del golfo di Pola", p. 499 e Fig. - 10 "Valle Vergarola e la corazzata Viribus Unitis (in alto) nel giugno 1918", p. 517); IDEM, "Le strutture militari nel Canale di Fasana", *cit.*, Fig. 4 - "Gli impianti della Scuola di volo della marina sull'Isola di Cosada durante la Prima guerra mondiale", p. 350" e Fig. 5 "L'idroscalo di Puntisella nel 1918/19", p. 351; IDEM, "Analisi storica, *cit.*, Fig. 4 "La stazione deposito carburanti di Zonchi in una foto aerea del 26 febbraio 1918". Quest'ultimo autore nelle rispettive legende non sempre riporta le datazioni esatte, né dati sulla loro provenienza e sui loro autori.

⁵⁴ Le otto fotografie del Centro di ricerche storiche portano la seguente legenda: "Esc française Lido-Pola, 26 - 2 - 1918" e vennero effettuate durante l'incursione di quel giorno su Pola. H. SOKOL, *op. cit.*, vol. IV, p. 165 per questa data annota "Pola: 2 apparecchi in ricognizione". C. PIOLA CASELLI, *op. cit.*, p. 5, scrive, invece, che "Il giorno 28 febbraio (...) Pola vien ripetutamente e massicciamente presa di mira".

⁵⁵ Il Museo custodisce tantissima documentazione fotografica degli anni di guerra, anche fotografie di Pola e delle restanti località dell'Istria, nonché di Natale Palli. La collezione è consultabile attraverso il sito internet www.14-18.it

⁵⁶ Vedi in G. ALEGI, *op. cit.*, il capitolo "La fotografia aerea" di Marco Plutarco, p. 156, che annota che "nel terzo scatto spicca la corazzata "Viribus Unitis (...) si tratta di un'immagine di notevole valore documentario: sul retro, infatti, è riportata la nota 'fatta dal Cap. Palli' pochi giorni prima dell'affondamento della Viribus Unitis" (la foto è riprodotta alla p. 167). Una seconda fotografia (vedi nostra *Ill.* 14) mostra lo specchio di mare prospiciente Punta e Val di Fico dove di solito era all'ormeggio una nave appartenente alla "Classe Radetzky" (dal confronto con la carta della "Situazione TORO" /vedi p. 23 dell'*Album Palli*/ e dei disegni del volume di Ryan NOPPEN, *Navi da battaglia austro-ungariche 1914-1918*, Pordenone, 2016, p. 39-48, si evince che la nave in questione dovrebbe essere la nave da battaglia "SMS Radetzky", che di solito era all'ormeggio in quella posizione). Queste due foto (e lo stesso dovrebbe

Come accennato in precedenza, Natale Palli, conosciuto anche come “l’aquila infallibile dagli occhi chiari”⁵⁷, benché non fosse allora dipendente dal comando dell’87. Squadriglia, fece il volo su Vienna del 9 agosto con Gabriele D’Annunzio, aggregatosi a questa unità per portare a termine un’azione “politico-patriottica” e “dimostrativa”⁵⁸. Gli altri partecipanti erano tutti piloti della “Serenissima”. Fu lo stesso D’Annunzio, cui era stato affidato il progetto (su proposta del generale Luigi Bongiovanni), a volere il Palli come suo compagno di volo dopo che il capitano Luigi Bourlot, previsto in un primo tempo per accompagnare D’Annunzio, però in un volo di prova presso Marcon⁵⁹. Per accontentare il “Vate” uno S.V.A. 5 monoposto venne adattato a biposto (vedi *Ill. 11*)⁶⁰. Al Palli spettò l’organizzazione tecnica del volo che guidò fino a Vienna e nel tragitto di ritorno, sorvolando Graz, Lubiana, Trieste e Venezia senza alcun problema. Il volo su Vienna servì per lanciare sopra il cielo viennese migliaia di manifestini “tricolori” contenenti una provocatoria esortazione alla resa e a porre fine alle belligeranze (vedi *Ill. 12*). Per i meriti acquisiti con il volo Natale Palli fu nominato Cavaliere dell’Ordine Militare di Savoia con la seguente motivazione: “Superbo pilota da battaglia, con cuore fermo, con invitta fede e con insuperabile ardimento, guidò su Vienna il volo magnifico delle Ali d’Italia”⁶¹.

Il volo su Vienna fu un evento militarmente irrilevante, però dalle caratteristiche di impresa propagandistica che suscitò grande eco e ammirazione in Italia, sia nei circoli militari sia in parte dell’opinione pubblica e nelle cerchie politiche animate da un chiaro spirito di patriottismo che attingeva costantemente all’irredentismo adriatico, era stato rinvigorito dalle promesse del Patto segreto di Londra del 1915 e aveva in Gabriele D’Annunzio uno dei suoi principali protagonisti, grazie anche alla sua intensa propaganda interventista. Fu lui stesso e la sua cerchia più ristretta che nell’immediato dopoguerra insisterono sul tema della “vittoria mutilata”. Il suo manifesto spirito patriottico, la sua crescente popolarità e le sue azioni aviatorie ebbero di

valere anche per la terza foto) le troviamo nella composizione fotografica riprodotta alla p. 26 dell’*Album Palli* il che significa che venne scattata il 13 luglio e che, di conseguenza, è errata la datazione surricordata di M. Plutarco. Le tre foto in questione si custodiscono nel fondo Zigiotti, nell’Album “Vedute aeree 2”.

⁵⁷ *87.a Squadriglia*, cit., p. 11.

⁵⁸ Lo conferma anche C. PIOLA CASELLI, *op. cit.*, nei capitoli dedicati al volo su Vienna. Cfr. anche G. ALEGI, *op. cit.*, p. 63-95.

⁵⁹ Cfr. R. CALLEGARI, *op. cit.*, p. 210-213 e il sito internet “L’87.a Squadriglia S.V.A. – Il fronte del cielo”, www.ilfrontedelcielo.it/serenissima/201storia.html, il cap. “Il volo su Vienna”.

⁶⁰ Si dovette ricorrere ad adattamento dello S.V.A. 5 monoposto in quanto il primo S.V.A. 9 biposto preparato appositamente per il raid su Vienna andò distrutto nell’incidente che coinvolse il capitano Luigi Bourlot. Va rilevato che sia lo S.V.A. 5 biposto che quelli monoposto vennero per quell’occasione muniti di serbatoi supplementari, considerata la notevole distanza di Vienna (vedi l’*87.a Squadriglia*, cit., p. 11 e 28). Sullo S.V.A. 5 biposto vennero montati due apparecchi fotografici con 12 lastre (G. ALEGI, *op. cit.*, p. 79).

⁶¹ A. PORRO, *op. cit.*, p. 50.



Ill. 11 - Al centro della foto: Natale Palli (a sinistra), il generale Luigi Bongiovanni e Gabriele D'Annunzio (a destra) posano davanti la S.V.A. 5 biposto che sorvolò Vienna (dal sito internet www.quellidel72.it).

certo grande eco presso l'aviazione italiana e presso lo stesso Palli, che apparteneva a quella generazione di giovani militari e aviatori cresciuti nell'atmosfera descritta sopra.

I voli e le ricognizioni di Natale Palli in abbinamento alle fotografie scattate e alle storie da lui raccontate dopo i voli ai suoi compagni e superiori, alcune delle quali sono state trascritte da Alberto Porro nel profilo biografico da lui tracciato sul Palli, consentono tutta una serie di interessanti considerazioni sull'importanza dell'album e dell'attività del suddetto pilota che nell'estate-autunno del 1918 ricevette, come abbiamo sopra accennato, numerose attestazioni di benemerenzza per le azioni portate a termine oltre Adriatico e per il volo su Vienna. Questi suoi meriti e successi, nonché la “crisi tecnica e morale” che subentrò nell'87.a Squadriglia dopo Vienna, convinsero i vertici dell'Aeronautica ad assegnargli, il 23 agosto 1918, il comando di questa importante unità (vedi *Ill. 23*)⁶².

L'attività di ricognizione del Palli nei voli che presentiamo in questo contributo non fu solamente preziosa per la raccolta di informazioni sugli “obiettivi sensibili” di piazzeforti di particolare rilevanza come lo erano ad esempio Pola⁶³, alcune località

⁶² Vedi G. ALEGI, *op. cit.*, p. 43. Nel sito internet “L'87.a Squadriglia S.V.A. – Il fonte del cielo”, www.ilfrontedelcielo.it/serenissima/201storia.html, capitolo “Documenti” troviamo riprodotto in facsimile il documento di assegnazione a Natale Palli del comando dell' 87.a Squadriglia.

⁶³ Lui stesso in una lettera scritta alla madre dopo la ricognizione del 30 giugno e riportata da A. PORRO, *op. cit.*, p.



Ill. 12 - Aerofotografia del centro di Vienna, meta del lancio di volantini durante il volo del 9 agosto 1918 (Fondo Ufficio storico, "Album Visione alata della guerra d'Italia. A cura del Ten. Aviatore Costantino Cattoi").

dalmate e le Bocche di Cattaro, ma fu importante anche come punto di riferimento per operazioni offensive sia marittime ma soprattutto aeree. Infatti, se andiamo a scorrere ad esempio l'elenco di Hans Sokol, le cronache del Marcello Bogneri ed il volume di Carlo Piola Caselli, che registrano gli attacchi dell'aviazione italiana, vedremo che nei giorni successivi ai voli di Palli, Pola fu oggetto di bombardamenti più o meno intensi e pesanti. In particolare per il porto e il golfo di Pola e per il canale di Fasana, che avevano un imponente sistema di sbarramento e di protezione, era di fondamentale importanza entrare in possesso di informazioni quanto più concrete e dettagliate sulle singole strutture di tale dispositivo difensivo, sulla loro consistenza e sulla loro dislocazione. Alberto Porro, a proposito della ricognizione del 30 luglio su Pola, scrive espressamente che "a questa ricognizione si deve il bombardamento di Pola compiuto

44, scrive che "La missione da me compiuta per conto della Regia marina ha avuto un esito felicissimo ed è stata una vera rivelazione nel mondo marinaro. Le fotografie da me eseguite a bassissima quota nel Porto di Pola hanno dato la situazione esatta della flotta da guerra avversaria e distrutte molte ipotesi errate al riguardo".

due settimane dopo da settanta aeroplani italiani!...”⁶⁴. Di questo volo (bombardamento), che avvenne il giorno 17 (vedi *Ill. 22 e nostra nota 94*) come attesta la “Relazione sull’azione di bombardamento della piazza forte di Pola” del 19 luglio (vedi *All. III. 2*)⁶⁵ e la carta della nostra *Ill. 22* (vedi pure la nostra nota 94), parla anche l’opera del Caselli che attesta le difficoltà dei voli su Pola e addita il Palli come esempio per i piloti che all’ultimo momento venivano informati sull’obiettivo dei loro voli:

“(…) Molte sono le congetture per indovinare l’obiettivo, ma quando il timbro di voce del magg. Pilota Fernando Bonazzi pronuncia la parola Pola, è uno scatto generale di ribellione, ‘impossibile, ma è una pazzia, bombardare Pola, di giorno, con dei Caproni, vuol dire farci assassinare!’ (...) quella piazzaforte è difesa da 300 bocche di antiaerei? Che vi è una stazione di idrovolanti davanti al porto? Che vi è un campo di caccia a 3 km dalla città? Egli impassibile precisa ‘è tutto calcolato, previsto, un eroico nostro compagno giorni fa l’ha sorvolata, ha scattato meravigliose fotografie, se egli è ritornato, ritorneremo anche noi’”⁶⁶.

L’importanza della ricognizione traspare anche dal “supplemento” all’ordine di operazioni n. 61” del 13 luglio (vedi *All. III. 2*) con il quale il Comandante di Aeronautica La Polla, il giorno dopo, prescriveva tassativamente che “è fatto **assoluto divieto** di far cadere bombe sulla città di Pola” (vedi *All. III. 3*). Per non colpire obiettivi urbani e civili ovviamente bisognava conoscere bene anche la topografia delle aree da bombardare.

Possiamo credere che anche Raffaele Rossetti e Raffaele Paolucci, che il 31 ottobre riuscirono a penetrare con la “mignatta” nel porto polese, a raggiungere la corazzata “Viribus Unitis” e ad affondarla, abbiano usufruito dei rilevamenti raccolti dal Palli⁶⁷, se è vero che i due per la loro azione si prepararono per lungo tempo raccogliendo informazioni da varie parti⁶⁸. Di certo in quei giorni di fine ottobre l’attenzione delle forze che presidiavano il porto di Pola non era quella dei mesi precedenti.

D’altro canto per portare a termine con successo le ricognizioni con il fine di

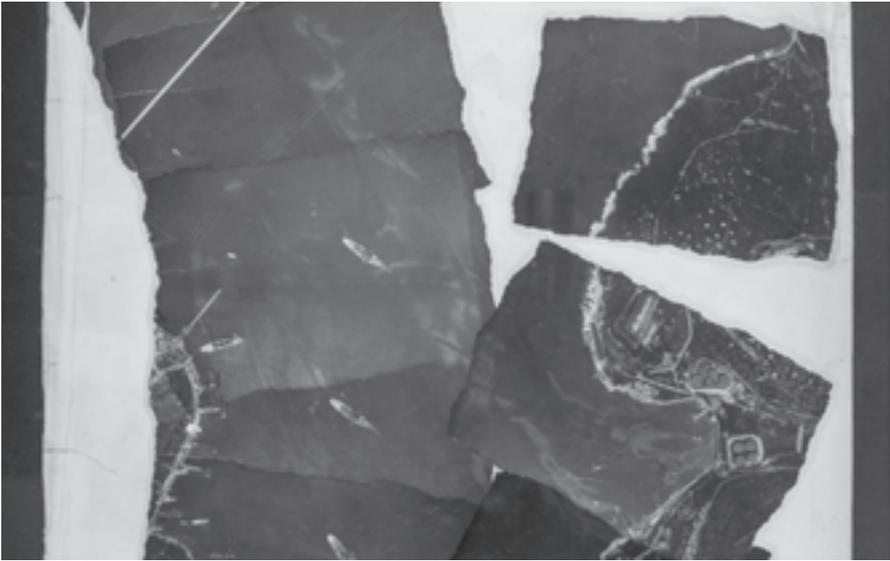
⁶⁴ A. PORRO, *op. cit.*, p. 45.

⁶⁵ Per H. SOKOL, *op. cit.*, vol. IV, p. 168, nell’attacco del 17 luglio, vennero impiegati 36 bombardieri e 12 caccia. M. BOGNERI, *op. cit.*, p. 26-26, indica, invece, la data del 18 luglio rimarcando che Pola fu colpita dalle unità italiane con 8 tonnellate di bombe. Tra le incursioni del 30 giugno e del 17 luglio ci fu la ricognizione su Pola del 13 luglio.

⁶⁶ C. PIOLA CASELLI, *op. cit.*, p. 59.

⁶⁷ E, verosimilmente, ebbero in visione anche la carta del golfo di Pola che riproduciamo nella nostra *Ill. 22* e che venne disegnata dopo il volo di ricognizione del 22 ottobre effettuato da uno S.I.A. della squadra di S. Marco (vedi in allegato al saggio anche le “Note alle fotografie dell’*Album Palli* riguardanti Pola e la costa istriana occidentale”).

⁶⁸ Vedi L. MARTINO, *op. cit.*, p. 192-198.



Ill. 13 – Parte superiore della composizione di fotografie di N. Palli che raffigura il porto di Pola, 30 giugno 1918. (Dall'album Ricognizioni fotografiche..., p. 26, Museo storico della III Armata di Padova).



Ill. 14 – N. Palli: fotografia dell'imbocco del porto di Pola (le linee tratteggiate indicano le ostruzioni in mare) con all'ormeggio la MSM "Radetzky" davanti a Punta di Fico, che servì per la composizione fotografica delle nostre Ill. 13 e 15, 13 giugno 1918 (Museo Storico Italiano della Guerra, Rovereto, "Natale Palli; 75/201").

contribuire all'individuazione degli obiettivi da colpire, come nel caso dell'attacco del Rossetti e del Paolucci, bisognava avere una certa conoscenza del territorio, dei centri abitati e delle loro strutture che di certo non difettava al Palli pur essendo molto giovane e nativo del Piemonte. Lo si deduce anche dalle nostre *Illustrazioni n. 13-15* che testimoniano che il Palli prestò particolare attenzione agli obiettivi militari del golfo polese ed alle navi in esso ormeggiate⁶⁹.

Un altro aspetto che ci sembra importante e che traspare dal racconto delle incursioni del Palli è quello riguardante la sua bravura e le sue tecniche di manovra nelle varie fasi di ricognizione, durante le quali doveva fotografare e nello stesso tempo affrontare il tiro della contraerea da terra o dalle navi. Durante la ricognizione del 30 giugno su Pola il tiro della contraerea colpì il motore del velivolo causando la perdita dell'acqua di raffreddamento. Riteniamo indicativo riportare qui di seguito il passo di Alberto Porro che in base a notizie reperite da fonti da lui non citate, ma che dovrebbero essere ricondotte alla relazione che lo stesso Palli compilò come da prassi dopo la ricognizione, illustra in modo eloquente come avveniva l'avvicinamento alla meta per eludere le difese da terra, nonché le difficoltà e le maestrie del pilota nella non facile manovra di rientro dopo il danneggiamento del proprio velivolo:

“Alle ore 10,45, dopo un volo sotto la poggia in una foschia nella quale distingue a stento i M.A.S. e le Torpediniere di scorta, Palli giunge su Pola. Si cala a breve altezza e da tutta la forza al motore per superare di sorpresa le prime difese del porto. Riesce nel suo scopo; passa indisturbato e comincia a prendere le fotografie della flotta e dei cantieri. Ma quando passa sopra l'arsenale, il tiro delle batterie, avvertite da un rapido allarme, comincia simultaneo e nutrito. Raffiche di *shrapnels*⁷⁰ precedono e seguono l'apparecchio il quale è avvolto negli scoppi sempre più intensi. Natale continua freddamente nella sua osservazione preoccupato solo di mantenere la propria rotta e di completare la serie delle fotografie. D'un tratto si avvede di aver il fondo della fusoliera pieno d'acqua. Una scheggia di granata, colpendo il motore, aveva provocato la perdita quasi totale dell'acqua di raffreddamento (...) Studia il modo per non cadere in mano del nemico. Esce anche dal porto accompagnato dalle scariche delle batterie dei forti. Il forte Tegethoff è completamente celato dal fumo degli spari!. Lo SVA

⁶⁹ In una delle immagini della composizione fotografica raffigurante il porto polese (Album Palli, p. 26 e nostra *III. 15*) è ripresa la “Viribus Unitis”, davanti alla baia di Vergarolla. La fotografia, invece, della nostra *III. 14* (si custodisce all'Archivio del Museo storico italiano della Guerra di Rovereto; fa parte anch'essa della composizione dell'*III. 13*) non raffigura, come erroneamente è indicato nella sua legenda e come da noi spiegato nella precedente nota 56, la suddetta corazzata, ma la “SMS Radetzky”, che era solitamente all'ormeggio davanti alla Valle/Punta di Fico (vedi nella nostra *III. 19* la carta con la “Situazione TORO”, punti 2 e 4).

⁷⁰ È il nome di un proiettile per artiglieria che deriva dal suo inventore, il tenente britannico Henry Shrapnel. Il proiettile è cavo e riempito di piombo o di acciaio. Fu impiegato in funzione antiuomo e antiaerea (vedi il sito internet “Shrapnel”: <https://wikipedia.org/wiki>).

passa su Brioni Maggiore; la missione di Palli è compiuta. Si tratta ora di raggiungere la costa italiana il che è molto difficile.

Il motore, sottoposto a un nuovo sforzo, si sarebbe surriscaldato e fuso in meno di mezz'ora. Scendere sulla costa istriana equivaleva a essere catturato e a rendere vano lo sforzo compiuto.

Palli si lancia risolutamente verso il mare nella speranza di incontrare la più avanzata silurante di scorta e scendere in acqua a fianco di essa. Con durissimi sforzi si porta da 1000 a 3000 metri, tentando di facilitare il raffreddamento del motore. Ma alla nuova quota le nubi sono compatte, la visibilità è minima. Risparmiare il motore è però assolutamente necessario. Dopo mezz'ora di navigazione scorge a qualche chilometro due nostre torpediniere. Il motore, sempre a basso regime, funziona e lo SVA miracolosamente raggiunge la costa italiana!"⁷¹

Le aerofotografie scattate dal Palli durante i suoi voli sulla costa Adriatica e sull'Istria, raccolte poi nell'*Album Palli*, testimoniano non solo la temerarietà del pilota, le insidie alle quali andava incontro, ma altresì l'attenzione che le autorità militari italiane riservarono alla ricognizione sulla piazzaforte di Pola, in una fase così delicata come quella delineatasi nell'estate del 1918. Come si evince dalla lettura del testo surricordato sull'incursione di Pola effettuata il 30 giugno dal Palli, Alberto Porro ricorda alcune delle strutture più importanti della piazzaforte polese: le difese del porto, l'arsenale, i cantieri, la flotta, le isole Brioni e il forte "Teghetoff". Per la precisione dei fatti narrati si può supporre che l'autore abbia attinto questa sua descrizione dalla relazione stesa come da prassi dal Palli dopo il volo, anche se il Porro espressamente non lo dice, né noi l'abbiamo rintracciata nella nostra ricerca. Di certo Alberto Porro si sarà servito delle conoscenze del figlio Felice, pure lui pilota, che conosceva bene il Palli e che potrebbe aver anche lui sorvolato e osservato durante qualche volo il porto di Pola e le sue principali strutture civili e soprattutto militari.

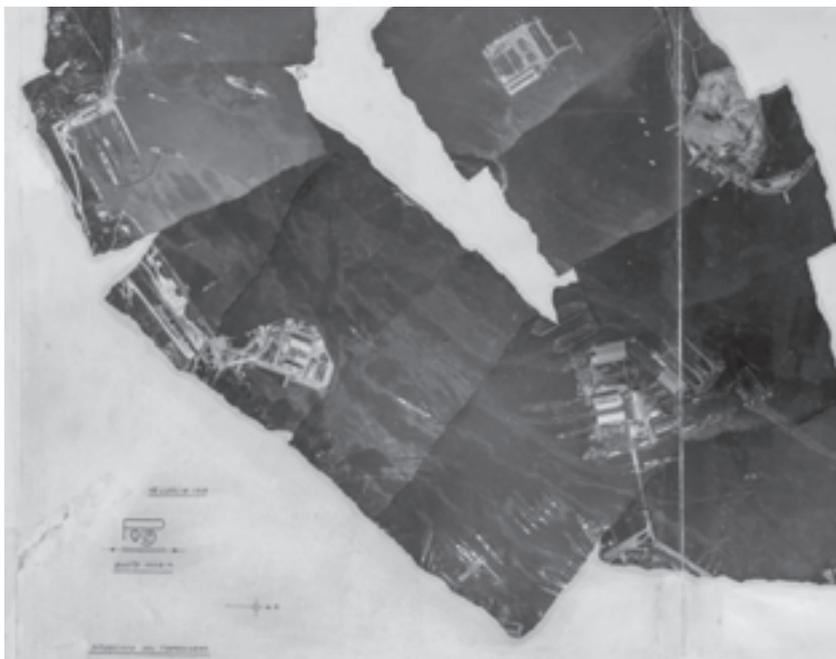
Per le 16 aerofotografie di Pola si può asserire non solo che esse confermano i cenni del Porro ma, quel che è più importante, raffigurano tutte le numerose e rilevanti strutture, unità navali e punti strategici di interesse militare che troviamo descritte molto bene e dettagliatamente sia da Hans Sokol⁷² che, in particolare, da Raul Marsetič⁷³. Le fotografie delle altre località istriane fotografate non hanno ovviamente la stessa valenza militare di quelle su Pola, in considerazione del fatto che quelle località, se escludiamo Parenzo che era un punto d'appoggio minore⁷⁴, non presentavano

⁷¹ A. PORRO, *op. cit.*, p. 45-46.

⁷² H. SOKOL, *op. cit.*, cap. "La marina da guerra austro-ungarica", p. 27-57.

⁷³ R. MARSETIČ, "Analisi dell'apparato militare", *cit.*

⁷⁴ H. SOKOL, *op. cit.*, vol. IV, p. 147.



Ill. 15 – Parte inferiore della composizione di aerofotografie planimetriche di N. Palli che raffigura la parte più interna del porto di Pola, con all'ormeggio la “Viribus Unitis” e altre unità minori, 13 luglio 1918 (Dall'album Ricognizioni fotografiche..., p. 26, Museo storico della III Armata di Padova).

obiettivi di particolare interesse per la ricognizione italiana. Per alcune delle altre località della costa adriatica orientale riprese dal Palli, come ad esempio le Bocche di Cattaro e Sebenico, che comunque esulano dalla nostra trattazione ristretta all'ambito istriano, vale il discorso fatto per Pola.

Quanto rilevato sopra per le caratteristiche e per i contenuti della documentazione fotografica che presentiamo in questo saggio, ovvero dell' *Album Palli* del Museo della III Armata di Padova, ci consente di concludere che nel contesto delle vicende della Prima guerra mondiale legate all'Istria le aerofotografie del Palli documentano l'efficienza della ricognizione italiana, l'imponenza delle strutture difensive di Pola, la loro importanza per i piani offensivi dei vertici militari italiani nell'Alto Adriatico e nel contempo devono essere considerate quale fonte privilegiata per la storia e lo studio su alcuni temi centrali della Grande Guerra e dell'aviazione italiana. Pur rappresentando queste fotografie, come del resto la documentazione fotografica in generale, documenti suscettibili di verifica e analisi, esse per certi aspetti sono fonti insostituibili per l'argomento che trattiamo.

Va infine sottolineato il ruolo che le fotografie “ufficiali” e “di guerra” del Palli qui contemplate svolgono in quanto fonti particolari per l’analisi storica e ambientale dei luoghi e degli abitati coinvolti o soltanto sfiorati dalle operazioni belliche, meritevoli di attenzione e di studio anche alla luce delle successive, profonde, modificazioni del territorio. Le aerofotografie in questione, al pari delle prime mappe catastali austriache e di quelle italiane quasi coeve degli anni ’20, attestano in modo chiaro che, in effetti, fino alla Grande Guerra andarono a completarsi i centri storici, nell’accezione prettamente urbana del termine, delle località della costa adriatica orientale riprese dalle aerofotografie dell’*Album Palli*. Se poi le confrontiamo con la situazione odierna, vedremo che in quest’ultimo secolo molte caratteristiche naturali, ambientali e urbane sono state trasformate dall’intervento umano, nella stragrande maggioranza dei casi non per scopi bellici⁷⁵. Ecco perché i numerosi contenuti raffigurati e



Ill. 16 - N. Palli: aerofotografia planimetrica di Rovigno, 13 luglio 1918 (Dall’album Ricostruzioni fotografiche..., p. 29, Museo storico della III Armata di Padova).

⁷⁵ Sull’argomento dei cambiamenti urbani e ambientali che si sono verificati nella penisola istriana anche nei decenni prima e dopo la Prima guerra mondiale cfr. il saggio di Claudio ROSSIT, “La penisola istriana. Modificazioni ed evoluzioni nei processi di gestione territoriale dalla cartografia storica all’industria del turismo”, *ACRSR*, vol. XLV (2015), p. 297-342.

gli spunti che si possono evincere dalla suddetta raccolta storica aerofotografica che si custodisce al Museo storico della III Armata di Padova assumono il valore d'importanti documenti per lo studio della trasformazione del paesaggio.

Per presentare in modo adeguato le potenzialità e la valenza documentaria dell'album e delle fotografie che presentiamo, bisognerà comunque farle interagire, dialogare e confrontarle con le altre fonti a disposizione: con altri aspetti della documentazione iconografica prodotta dal conflitto, in particolare con la produzione fotografica privata, con la stampa, la memorialistica, i diari, le lettere, con la cartografia di guerra e altro ancora. Visti i limiti che ci siamo imposti nel presente contributo, sarà questo un compito che dovremmo affrontare in un secondo momento. Per il prossimo anno, nella ricorrenza del centenario della fine del conflitto e delle foto del Palli raccolte nell'album padovano, si potrebbe progettare la pubblicazione di un'opera monografica delle aerofotografie oggetto della nostra trattazione e che interessano parte del fronte di guerra italiano-austriaco marittimo e del cielo, in altre parole l'Istria, Pola in particolare, la Dalmazia centrale e le Bocche di Cattaro.

Autorizzazioni:

- Le fotografie dell'album intitolato *Ricognizioni fotografiche oltre Adriatico eseguite nel 1918 dal Cap. Palli con aeroplano S.V.A.*, riprodotte in questo saggio (vedi ill. 3-4 e 13-18), sono edite in base all'”Autorizzazione alla riproduzione e all'uso” concessa il 1 febbraio 2017 dall'Ufficio storico del V Reparto Affari Generali dello Stato Maggiore dell'Esercito, firmata dal capoufficio Colonnello Cristiano Maria Dechigi (M_D E12000 REG2017 0020344 01-02-2017).

- Le fotografie delle Illustrazioni n. 1, 5-6, 8, 10, 12, 19-23 sono qui riprodotte in base all'”Autorizzazione per la riproduzione e l'uso di immagini” concessa il 5 febbraio 2017 dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare”.

- La fotografia dell'Illustrazione n. 14 (fotografia “Viribus Unitis”, Natale Palli; 75/201) è qui riprodotta in base all'autorizzazione per la riproduzione e l'uso di immagini (“liberatoria fotografie Museo della guerra”) concessa il 4 febbraio 2017 dal Museo Storico Italiano della Guerra (o.n.i.u.s), Rovereto prot. 21/29.

Per la collaborazione ringraziamo:

L'Ufficio storico – V Reparto affari generali dello Stato Maggiore dell'Esercito ed il suo capoufficio, Colonnello Cristiano Maria Dechigi

L'Archivio storico dell'Aeronautica Militare;



Ill. 17 - N. Palli: splendida aerofotografia planimetrica di Capodistria, 13 luglio 1918 (Dall'album Ricognizioni fotografiche..., p. 29, Museo storico della III Armata di Padova).

Il Museo storico della III Armata di Padova;
Povijesni i pomorski muzej u Puli / Il museo storico e marittimo di Pola e la responsabile della "Collezione di fotografie" Lana Smukljan Bilić;
Il Museo storico italiano della Guerra di Rovereto e l'archivista Nicola Fontana;
La Biblioteca comunale di Trento e il bibliotecario Giovanni Delama;
Il Museo dell'Aeronautica "Gianni Caproni" di Trento e la curatrice delle sue collezioni Neva Capra;
Lo storico Raul Marsetič del Centro di ricerche storiche di Rovigno
Il giornalista Luigi Angelino de *Il Monferrato*, Casale Monferrato;



Ill. 18 – Aerofotografia panoramica del porto di Pola, fine 1918 (?) (Dall'album Ricognizioni fotografiche..., p. 29, Museo storico della III Armata di Padova).

ALLEGATI**All. - I**

Album di fotografie di Natale Palli intitolato: *Ricognizioni fotografiche oltre Adriatico eseguite nel 1918 dal pilota Cap. no Palli con aeroplano S.V.A.*

Album: 47 pagine; dimensioni: cm. 40 x 47; rilegatura in cartoncino con rifiniture in tela tinta chiara, le pagine sono legate assieme con viti m/f in ottone, restaurato nel 2014.

Tabella riassuntiva dei contenuti e dei dati dell'album:

pag.	Data	Itinerario	Note	Dim. Foto
1	12 maggio 1918	<u>Carta dell'itinerario</u> Brindisi – Valona Valona – Brindisi	scala 1.1000000 Km. 550, 3h,20 Km. 170, 1h	
2	12 maggio 1918	<i>Albania:</i> Fieri		
3	12 maggio 1918	<i>Albania:</i> Durazzo		
4	12 maggio 1918	<i>Albania:</i> Alessio <i>Albania:</i> 20 Km ad est di Capo Rodoni		
5	12 maggio 1918	<i>Montenegro:</i> Scutari		
6	12 maggio 1918	Montenegro: Fiume Boiana – Lago di Scutari		
7	12 maggio 1918	<i>Montenegro:</i> Antivari		
8	12 maggio 1918	<i>Montenegro:</i> Lovcen <i>Montenegro:</i> Virbazar		
9	12 maggio 1918	Montenegro: Cettigne		
10	12 maggio 1918	<i>Bocche di Cattaro:</i> Melenge <i>Bocche di Cattaro:</i> Imbocco		
11	12 maggio 1918	<i>Bocche di Cattaro:</i> Canale di Kumbor		
12	12 maggio 1918	<i>Bocche di Cattaro:</i> Cattaro <i>Bocche di Cattaro:</i> Teodo		
13	1 giugno 1918	<u>Carta dell'itinerario</u> [Dalmazia centrale]: Velocità media 165 km/h	Percorso 950 km. Tempo: 5h e 45''	
14	1 giugno 1918	Zara	Quota 1000	
15	1 giugno 1918	Zara vecchia	Quota 1800	
16	1 giugno 1918	Lago di Proklian	Quota 1800	
17	1 giugno 1918	<i>Costa dalmata:</i> Sebenico	Quota 1800	
18	1 giugno 1918	<i>Costa dalmata:</i> Trau <i>Costa dalmata:</i> Dugirat	Quota 1900	
19	1 giugno 1918	<i>Costa dalmata:</i> Spalato	Quota 1800	
20	1 giugno 1918	Metkovic	Quota 2000	
21	30 giugno 1918	<u>Carta dell'itinerario</u> [Pola e dintorni]	Percorso 260 Km. Tempo: 1h e 35''	
22	30 giugno 1918	Isola di Cosada Valditorre, Isola di Brioni Maggiore Porto di Brioni		
23		<u>Carta:</u> "Servizi Aeronautici dell'Alto Adriatico, Pola: Situazione "TORO", ottobre 22" (da fotografie eseguite con apparecchio S.I.A. della squadra di S. Marco	Timbro illegg. Firma: G. Valli	
24	13 luglio 1918	<u>Carta dell'itinerario</u> [Pola e costa istriana occidentale]	Percorso 360 Km Tempo: 2h e 10 ''	
25	13 luglio 1918	<i>Costa d'Istria:</i> Punta di Mertolino <i>Costa d'Istria:</i> Ostruzioni Fasana	Quota 1800	
26	13 luglio 1918	Pola, 13 luglio 1918	Quota 1800	H cm 94

			Nota: "Situazione del Capricorno"	L cm 54,5 3 facciate
27	13 luglio 1918	Pola, 13 luglio	Quota 1800	L cm 40 H cm 73,5 2 facciate
28	13 luglio 1918	Costa d'Istria: Rovigno	Quota 1800	
29	13 luglio 1918	Costa d'Istria: Orsera Costa d'Istria Nord di Parenzo Costa d'Istria: Parenzo	Quota 1800	
30	13 luglio 1918	Costa d'Istria: Isola Costa d'Istria: Cittanuova Costa d'Istria: Pirano	Quota 1800	
31	13 luglio 1918	Costa d'Istria: Miramar Costa d'Istria: Capo d'Istria	Quota 1800	
32	13 luglio 1918	Costa d'Istria: Muggia	Quota 1800	
33	13 luglio 1918	Trieste, 13 luglio 1918	Quota 1800	L cm 40 H cm 142 3 facciate
34	13 luglio 1918	Monfalcone	Quota 1800	
35	9 agosto 1918	Vienna: ricognizione eseguita il 9 agosto 1918, Castello di Schönbrunn	Quota 800	
36	12 ottobre 1918	Bombardamento cantiere Muggia	Quota 200	
37	Senza data	Pola: Isola di S. Andrea Pola: Isola di Cosada Pola: Isole di Brioni	<i>Autore sconosciuto</i>	
38	Senza data	Pola: Isola di S. Andrea Pola: Interno del porto Pola: Opere militari	<i>Autore sconosciuto</i>	
39	Senza data	Pola: Scoglio Olivi Pola: Anfiteatro romano Pola: Panorama	<i>Autore sconosciuto</i>	
40	Senza data	Basso Piave: Rovine di Noventa di Piave Basso Piave: Rovine di Revedoli Basso Piave: Ponte di Piave - Passo di S. Donà	<i>Autore: N. Palli ?</i>	
41	Senza data	Basso Piave: Rovine di Chiesanuova Basso Piave: Rovine di Grisolera Basso Piave: Rovine Musile - San Donà di Piave	<i>Autore: N. Palli ?</i>	
42	Senza data	Basso Piave: Bombardamento di Cà Lunga Basso Piave: Rovine di Jesolo Basso Piave: Rovine di Jesolo	<i>Autore: N. Palli ?</i>	
43	10 nov. 1918	Trieste: Arrivo di S.M. il Re d'Italia		
44	28 dic. 1918	Lido: Stazione Idrovolanti di S. Andrea - Visita delle L.L. A.A. R.R. il Duca e la Duchessa d'Aosta, onn.le Chiesa		
45		Venezia: Canal Grande - Ponte di Rialto Venezia: Piazzetta S. Marco - Palazzo Ducale Venezia: Concerto della Banda Militare, Piazza S. Marco		
46		Venezia: Panorama - Riva degli Schiavoni Venezia: Panorama - Chiesa di S. Marco Venezia: Giudecca - Chiesa del Redentore		
47		Venezia: Isola della Giudecca Venezia: Punta - Chiesa Madonna delle Salute Venezia: Piazza S. Marco e Palazzo Ducale.		

NOTE alle fotografie dell'Album Palli riguardanti Pola e la costa istriana occidentale:

- le foto alle pagine 2-12, 14-20, 22-23, 25-34, 36, 43 (planimetriche) e 44-47 (panoramiche; vedi *Ill. 18*) sono di Natale Palli (come sta scritto sulla copertina dell'album) e vanno datate alle date segnate nelle rispettive "Carte dell'itinerario"; anche quelle del "Basso Piave" (p. 40-42) dovrebbero venir attribuite a Natale Palli e potrebbero essere state scattate durante il 20, 22, 26 o 27 ottobre quando egli sorvolò quelle zone⁷⁶;
- le foto alle pagine 37-39 (Pola e dintorni; panoramiche) non vanno attribuite a Natale Palli. Il loro contenuto e soprattutto il fatto che si tratta di fotografie panoramiche scattate da altezze relativamente basse ci fa pensare che non datino al periodo di guerra e che vadano, quindi, collocate ai primissimi tempi dopo la fine del conflitto. Il nome del loro autore va ricercato tra quelli degli aviatori Costantino Cattoi⁷⁷, Luigi Conti, Cortese e Civoli⁷⁸ che in quel periodo sorvolarono e fotografarono Pola ed il suo porto.
- le illustrazioni alle pagine 22 (una foto), 26-28, 31 (una foto), 32-36 e 43 sono "composizioni fotografiche";
- l'"isola di Cosada" (p. 22) è ubicata a nord dell'imboccatura del golfo di Pola, di fronte alla costa di Puntisella⁷⁹ e durante la guerra vi aveva sede la scuola di volo della marina austro-ungarica con propria base⁸⁰;
- la baia di "Valdittorre" (p. 22; tra Punta Torre e Punta Carmen) ed il "porto di Brioni" (p. 22) sono ubicati lungo il tratto di costa rivolto verso nord dell'isola di Brioni Maggiore⁸¹, dove si trovavano importanti strutture fortificatorie⁸²;
- la carta con la "Situazione TORO" (p. 23) illustra la topografia del golfo di Pola con indicati 57 punti relativi alle sue principali unità navali all'ormeggio, strutture militari e difensivo-fortificatorie⁸³. Essa nell'*Album Palli* è posta tra le fotografie di Pola del 30 giugno e del 13 luglio; come si evince dalla sua legenda essa, però, venne disegnata nei giorni seguenti l'incursione del 22 ottobre 1918⁸⁴ in base alla ricognizione e alle fotografie eseguite da un aereo

⁷⁶ Vedi G. ALEGI, *op. cit.*, cap. "Missioni belliche dell'87.a Squadriglia", p. 59-50.

⁷⁷ Una sua foto di Pola, con in primo piano l'arena e Scoglio Olivi (simile per molti aspetti a quelle polesi dell'*Album Palli*) si conserva presso l'Archivio storico dell'Aeronautica Militare (nell'album "Visione Alata della Guerra d'Italia, a cura del ten. Costantino Cattoi, 1915-1918" e porta la didascalia "POLA (Ten. Cattoi)").

⁷⁸ Da siti internet abbiamo rintracciato alcune fotografie di Pola con la didascalia "T.V. CONTI - Ten. CORTESE" e "TN. VASC. CONTI - TEN. CIVOLI", che si possono accostare a quelle dell'*Album Palli*.

⁷⁹ Vedi la *Carta d'Italia* dell'Istituto geografico militare, ricognizioni parziali 1932, scala 1:25.000, foglio "Isola Brioni Maggiore" e p. 25 dell'*Album Palli* con la raffigurazione del golfo di Pola.

⁸⁰ Cfr. R. MARSETIČ, "Analisi dell'apparato militare", *cit.*, p. 500-501.

⁸¹ Vedi la *Carta d'Italia* dell'Istituto geografico militare, ricognizioni parziali 1932, scala 1:25.000, foglio "Fasana".

⁸² Cfr. R. MARSETIČ, "Le moderne strutture difensive", *cit.*, p. 347.

⁸³ Tutte queste strutture sono descritte pure nei saggi citati in questo lavoro da R. MARSETIČ e nell'opera di H. SOKOL.

⁸⁴ È ricordata da H. SOKOL, *op. cit.*, vol. IV, p. 172. Vedi anche C. GUIDA CASELLI, *op. cit.*, p. 140.

“S.I.A.” della “Squadra San Marco” (costituita nel 1917 quale prima squadriglia di siluranti aeree, dotata anche di aerei S.I.A. per la ricognizione ed il bombardamento). La carta è firmata da Giulio Valli che allora era direttore dei Servizi aeronautici.

- “Punta Mertolino” (p. 25) è ubicata a nord di Fasana (tra Val Madonna e Val Murazzi)⁸⁵. Durante la guerra aveva rilevanza strategica visto che tra essa e Punta Grossa sull'Isola di Brioni Minore vi era stata collocata la cosiddetta prima linea di ostruzione per chiudere da nord il canale di Fasana⁸⁶.

- Nella foto di Fasana (p.25), in primo piano al centro, risalta il suo abitato storico con le modeste strutture portuali. Di rilevanza strategica per la difesa di Pola era il Canale di Fasana chiuso da nord e da sud da due linee di ostruzioni⁸⁷;

- le composizioni fotografiche di Pola alle p. 26 e 27 sono di particolare interesse perché raffigurano tutte le strutture militari e difensivo-fortificatorie del golfo e porto di Pola (a partire dalla linea tra Punta Cristo e Punta Compare, fino alla sua parte più interna) descritte dalla “Situazione TORO” (*Album Palli*, p. 23; e *Ill. 19*);

- se escludiamo una foto di Parenzo (p. 29) che raffigura un tratto della sua costa (vedi nostra nota 88), quelle delle altre località istriane mettono in evidenza i loro centri storici o meglio dire le loro strutture portuali che pur non disponendo di strutture militari erano tenute in considerazione dalla ricognizione dell'aviazione italiana.

- la foto di Rovigno raffigura il suo centro storico con lo specchio di mare tra esso e l'Isola di S. Caterina;

- la foto di Orsera (p. 29), come quella di Rovigno, raffigura il suo centro storico ed il porticciolo.

- sempre alla p. 29 si trovano due foto di Parenzo: una del tratto di costa a nord dell'abitato tra la valle Peschiera e Punta Pizzal⁸⁸; l'altra con parte del centro storico Parentino (tratto di riva rivolto a sud) e dell'isola di S. Nicolò;

- alla p. 30 troviamo le foto di Isola (con la parte nord-ovest dell'abitato, l'antico mandracchio e, a sud di esso, il porto di S. Simone), di Cittanova (con il suo centro storico e la sua più prossima periferia verso est) e di Pirano (con parte del centro storico gravitante su Piazza Tartini e sul mandracchio);

⁸⁵ Vedi la carta topografica “Fasana”, *cit.* (nostra nota 81).

⁸⁶ Cfr. R. MARSETIĆ, “Le moderne strutture difensive”, *cit.*, p. 354-355

⁸⁷ IBIDEM.

⁸⁸ Vedi la *Carta d'Italia* dell'Istituto geografico militare, ricognizioni parziali 1932, scala 1:25.000, foglio “Parenzo”. Il Palli fotografò questo tratto di costa in quanto in esso poteva potenzialmente nascondersi una delle basi di appoggio minore per idrovolanti ricordate alla nostra nota 39.

- nella foto di “Miramare” (p. 31) si vede il suo castello con la costa ed il retroterra circostanti;
- la splendida foto di Capodistria (p. 31) nella sua totalità rappresenta il centro storico e parte dell’antistante specchio di mare.



Ill. 19 - Carta disegnata in base alle foto scattate da un aereo S.I.A. della Squadra S. Marco durante il volo su Pola del 22 ottobre 1918. I 57 punti della legenda indicano i contenuti militari principali del porto. Il disegno è firmato da Giovanni Valli, Comandante allora dei Servizi aeronautici dell’Alto Adriatico (Dall’album *Ricognizioni fotografiche...*, p. 29, Museo storico della III Armata di Padova).

All. - II

NATALE PALLI NEI DOCUMENTI D'ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELLO STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA MILITARE.

L'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare⁸⁹ custodisce diversa documentazione relativa a Natale Palli raccolta nei fondi citati nelle pagine precedenti, quali le “Medaglie d'Oro al Valor Militare” (M.O.V.M.), gli “Album Fotografici”, Prima Guerra Mondiale, Biblioteca ed Emeroteca. Di seguito un elenco sommario.

Le Medaglie d'Oro al Valor Militare (M.O.V.M.)

Il Fondo M.O.V.M. è costituito da cartelle, raccolte in ordine alfabetico, per ogni militare medagliato. Le cartelle raccolgono documentazione che consiste in un insieme di carteggio di origine istituzionale e, a volte, anche di natura privata. Può contenere fotografie originali e non, ed altra documentazione di vario genere⁹⁰. La documentazione custodita nella cartella n. 23, soggetto Natale PALLI, in linea di massima è la seguente:

- Brevetto di volo con l'elenco delle prove sostenute, 1915.
- Foglio Caratteristico dei voli compiuti in zona delle operazioni del Battaglione Scuole Aviatori.
- Proposta di avanzamento al grado superiore di Tenente per l'anno 1917 nel periodo in cui era in forza al 37° Reggimento Fanteria.
- Rapporto Informativo a firma del Comandante della 48ª Squadriglia, 20 agosto 1917⁹¹.
- Certificato medico di idoneità al volo e abilità al tiro con la mitragliatrice su velivolo Neuport del Battaglione Scuole Aviatori di stanza al Campo Scuola di Malpensa, 5 settembre 1917.
- Lettera dal Regio Esercito Italiano – Comando Supremo Reparto Operazione

⁸⁹ L'Archivio storico dell'Aeronautica Militare è la 1ª Sezione del 4° Ufficio “Storico” del V Reparto, Stato Maggiore Aeronautica Militare. Tra i 1300 metri lineari di documentazione custodita annovera tra i fondi di maggior pregio il fondo “Prima Guerra Mondiale” (1915-1918); il fondo “OMS” (1936-1939), che raccoglie la documentazione relativa all'impiego dell'Aviazione italiana durante la guerra di Spagna; il fondo A.O.I. (1935-1938), comprensivo delle carte dei Comandi, degli Stormi, dei Gruppi di Volo e delle Squadriglie impiegate nelle operazioni militari nell'Africa Orientale Italiana; il fondo “Seconda Guerra Mondiale” (1940-1943).

⁹⁰ Un elenco dettagliato del contenuto per ogni medagliato è in fase di inventariazione.

⁹¹ Palli in tale circostanza è descritto come un *pilota da tenersi in grande considerazione. Affermatissimo del volo, dimostrò in ogni circostanza padronanza assoluta di sé e dell'apparecchio. Eseguì molte ricognizioni malgrado il cattivo funzionamento dei motori. Più volte il rientro con un motore solo da ricognizioni eseguite in territorio nemico molto lontano dal campo. In atterraggi fuori campo dimostrò grande abilità. Compì rilievi fotografici importanti sul retro ieri sui centri di comando e di rifornimento del nemico. È ufficiale serio, attivo, intelligente, studioso. Lo si ritiene idoneo al grado superiore.*

- Ufficio Servizi Aeronautici – al Comando di Aeronautica della IV Armata - Oggetto: Cavallette per tige dei motori Rhone, 26 giugno 1917 (in cui si prende in considerazione e si riconosce di pratica utilità il dispositivo ideato dal Ten. Palli e che tali sono stati messi in lavorazione).
- Rapporto Informativo del 3 marzo 1918 circa la proposta di Medaglia di Bronzo al Valor Militare in merito al bombardamento di Innsbruck del 20 febbraio 1918.
- Lettera (minuta) del Comando Supremo del Regio Esercito indirizzata al Comando Superiore di Aeronautica che trasmette i dati relativi alle azioni di guerra compiute e le onorificenze e ricompense ottenute, anno 1918.
- Lettera del Comando in Capo, Venezia al Comando Superiore di Aeronautica, Comando Supremo, Zona di Guerra che ha come oggetto: Ricognizioni aerea del Capitano Palli con apparecchio S.V.A. firmato, dal Vice Ammiraglio, Comandante in Capo, Ricci.⁹²
- Elogio dal Comando in Capo Dipartimento M.M. di Venezia, Ufficio Operazioni indirizzata alla Direzione dei Servizi Aeronautici di Venezia, firmata dal Vice Ammiraglio, Marzolo⁹³. Giugno, 1918.
- Encomio al personale della Squadriglia S.V.A. ed in particolare al Capitano Palli, il Tenente Venturini, il Sergente Chiesi e il Sergente Arrigoni. La lettera, anche se non riporta una data, si riferisce alle importantissime serie fotografiche eseguite in regione Castellano, Calliano, Rovereto, Folgaria.
- Encomio del Comando della IV Armata, Stato Maggiore indirizzata al Comando della IV Armata Artiglieria in cui si elogia il Palli e l'osservatore Graziani della 48.a Squadriglia per aver affrontato e respinto un apparecchio nemico con ardita condotta, a firma del Generale Robilant. (senza data)
- Documentazione amministrativa varia.

⁹² La lettera contiene il seguente testo: *Rimetto a codesto Comando Superiore copia della relazione sulla ricognizione aerea effettuata il 1° giugno dal Capitano Palli Natale con l'apparecchio S.V.A. sulla costa dalmata, riservandomi di inviare appena pronte, le fotografie corredo. Ho creduto mio dovere segnalare anche al Ministero della Marina l'importanza del successo delle ricognizioni effettuate dallo stesso ufficiale oltre adriatico con zelo ed esattezza veramente encomiabile. Il Capitano Palli pervenuto a Venezia con il suo apparecchio prosegue questa sera per Verona presso l'Autorità da cui dipende. Proporrei però a V.S. in conformità di quanto richiedevasi a questo Comando in Capo con foglio num. 207 del 28 maggio di codesto Comando Superiore, allegato al foglio nr. 706 dello stesso giorno, riguardante il concorso che i mezzi aerei di questa Piazza potrebbero darle alla ricognizione aerea utili alla ala destra della 3ª Armata per il territorio litoraneo, anche il suddetto Ufficiale Pilota con suo apparecchio S.V.A. potesse essere messo a disposizione di questo Comando in Capo, soltanto per qualche giorno e ciò per effettuare il rilievi fotografici richiesti all'ufficio informazioni delle località che sono più difficilmente accessibili agli idrovolanti e agli apparecchi terrestri francesi di scarsa autonomia. Queste località sarebbero in particolare i centri abitati e ferroviari di Cervignano e S. Giorgio di Nogaro le cui ricognizioni importerebbero un volo di poco più di un'ora alla S.V.A. Questo Comando in Capo spera di poter sopperire alle richieste di Codesto Comando Supremo di ricognizioni di altre località, che i mezzi propri della Piazza, malgrado l'attuale intensificazione delle ricognizioni oltremare su cui si grava l'attività dei mezzi aerei che questo Dipartimento Marittimo ha già a disposizione.*

⁹³ Il Vice-Ammiraglio, dopo aver preso conoscenza del rapporto del Capitano Palli circa la ricognizione eseguita sulla costa dalmata, trasmetteva un vivo compiacimento per il bellissimo volo e per le riuscitissime fotografie.

(Incidente di volo)

- Telegramma ricerca di apparecchio.
- Minute varie di trasmissione dell'avvenimento tra vari Comandi.
- Copie di verbali e rapporti vari.
- Dichiarazioni e rapporti sul decesso del pilota.
- Rapporto del Capitano medico.
- Telegrammi di condoglianze.
- Rapporto contenente l'elenco degli oggetti ritrovati.
- Telegramma e copia di lettere del rinvenimento della salma.
- Rapporto dell'Ing. Gaudiard.
- Dichiarazione del Ten. Ferrarin.
- Telegramma delle autorità francesi.
- Copie di fotografie raccolte per la stesura di pubblicazioni (ritratti, funerale).
- Ritagli di giornali (volo su Vienna, scomparsa prematura del pilota).

(Varie)

- Fotocopie del taccuino personale relative all'anno 1918.
- Cartella inerente il carteggio del restauro del velivolo SVA di Natale Palli contenente corrispondenza tra l'Ufficio storico A.M. e altre istituzioni.
- Fotocopie di un estratto di pubblicazione de L'Aviazione italiana – di Capitano L. Contini – da pag. 183 a pag. 186 il cui paragrafo è intitolato *Il Volo di Palli su Pola*.
- Fotocopie di un estratto della pubblicazione *Volare Necesses Est*, Rassegna unica nazionale di propaganda aeronautica, Fronte unico del soldato italiano, Natale Palli, pag. 26-27.
- *Henri Davignon. A propos du Centenaire de Gabriele d'Annunzio. La vie brève et héroïque du Capitaine Natale Palli. Extrait de la "Revue Savoisiennne". 1964.*

Album fotografici

Fondo Ufficio Storico, Album Visione alata della guerra d'Italia. A cura del Ten. Aviatore Costantino Cattoi, fotografie con soggetto Palli. Le fotografie effettuate dall'alto sono attribuite a Palli, Natale e descrivono rispettivamente: Bocche di Cattaro, Il Lovcen; Sebenico; Spalato; Trau; Venezia con dedica di D'Annunzio; Cettigne; D'Annunzio (con Palli) vola su Vienna; La sentenza cade su Vienna, Foto di D'annunzio, Palli, Locatelli; Trieste, 3 Nov. 1918, L'arrivo di S.M. il RE. Dello stesso album, foto con oggetto/soggetto, Pola (Ten. Cattoi).

“La prima Guerra Mondiale – L'Aeronautica delle origini (Comandi, Gruppi, Squadriglie)”

Ricca e varia è la documentazione raccolta nel presente fondo, che interessa sia l'Ufficio servizi aeronautici, poi Comando superiore d'aeronautica (Comando Supremo dell'Esercito Italiano), che i Comandi d'aeronautica delle singole armate. Per l'argomento della nostra ricerca segnaliamo in particolare la busta 16 (fasc. 14 e 15) con gli “Ordini di operazioni e relazioni di bombardamento” per il 1918 e soprattutto la documentazione relativa alle Squadriglie 48^a

e 87^a. La 87^a, “la Serenissima” a sua volta contiene nella sua *sottoserie B113, dal fascicolo 746 al 753* le relazioni mensili dal marzo all’ottobre del 1918, la situazione settimanale della forza 1918, la cartella del Personale, fonogrammi, telegrammi su personale non rientrato da operazioni di volo, gli Estratti del Foglio Caratteristico dei Voli di guerra compiuti e le proposte di concessione di medaglie, raccolta di fotografie, il volo su Vienna, le Sezioni e Squadriglia S.V.A., Ricognizione Strategica Sezioni - 1918, una copia digitale del volume 87^a *Squadriglia, la Serenissima, Collana di documenti della guerra 1915-1918*, a cura del Museo Storico Italiano della guerra, Rovereto, 1969 (copia custodita in Biblioteca Centrale Aeronautica Militare)

Biblioteca Centrale, Emeroteca e varie.

- Mencarelli, Natale Palli. Ufficio Storico dell’Aeronautica Militare, Roma, 1970.
- 1941-1991 Una scuola tra passato e futuro. Il Liceo Scientifico “Natale, Silvio e Italo Palli” di Casale Monferrato, Villanova Monferrato, Diffusioni Grafiche, 1992.
- Emeroteca, in *Personaggi Aeronautici*, cartella n. 145, Natale Palli, ritagli di giornali, schede varie sul personaggio.
- “Stazione Idro G. Miraglia Venezia” (monografia), contenente i bombardamenti di Pola (11 febbraio 1916 - 22 ottobre 1918), elenco aviatori morti o feriti in combattimento, monografia a carattere informativo sulla stazione idrovolanti, tabella sulla 251° Squadriglia idrovolanti data, osservatore, pilota, n. degli apparecchi, località o genere della missione.

ALL. - III**Archivio Ufficio storico dell'Aeronautica Militare, fondo "La prima Guerra mondiale – L'Aeronautica delle origini (comandi, gruppi squadriglie)".****Trascrizioni di documenti:****III. 1.**

Taccuino di volo di Natale Palli:

"Luglio 13 sabato, S. Eugenio, 194-171

Volo 1110-12.25. Esplorazione di Pola, Rovigno, Parenzo, Pirano, Capodistria, Muggia, Trieste, Monfalcone, Grado, con partenza dal Lido. Seguo il suddetto percorso ad una quota media di 18000 m. Su Trieste scendo a 1000. Fuoco antiaereo intenso ovunque. Su Pola vengo colpito... Su Grado fuoco terribile con proiettili fumigeni. Eseguite 43 foto bellissime".

III. 2.

COMANDO DI AERONAUTICA A DISPOSIZIONE

N. 499 di protocollo RR.OP, Addì 13 luglio 1918

Riservatissimo, Ordine di operazione N.61

AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO SQUADRIGLIE DA BOMB.

AL COMANDO DEL IV GRUPPO AEROPLANI

AL COMANDO DELLA 87.a SQUADRIGLIA AEROPLANI

AL COMANDO DELLA I.a SQUADRILIA NAVALE S.A.

E per conoscenza:

AL COMANDO SUPERIORE DI AERONAUTICA

E AL COM. IN CAPO DIPARTIMENTO E PIAZZA MARITTIMA DI VENEZIA

Il giorno X corr. mese di luglio, avrà luogo il bombardamento della Piazzaforte di Pola.

All'azione concorreranno 6 Unità del IV Gruppo, sei Unità XIV Gruppo e 4 unità dell'XI Gruppo: queste ultime la sera del giorno X – 1 corrente si trasferiranno sul Campo S. Pelagio ove atterreranno non oltre le ore 18 ed ove pernoveranno dopo essersi rifornite di essenza, di bombe, di salvagente.

L'armamento sarà così costituito per ogni apparecchio: 1 granata mina alta quota da 260/mm; 1 granata torpedine Battignoles da 240/mm; 4 granate mina da 162/mm.

MODALITÀ DI ESECUZIONE: le Unità di bombardamento dovranno formare un'unica massa, la quale si formerà sul cielo del Campo di S. Pelagio, da dove muoverà compatta per l'obiettivo.

In conseguenza di ciò il XIV Gruppo muoverà alle ore 4,55 e fatta massa sul cielo del Campo di Padova si dirigerà sul Campo di S. Pelagio, ove si unirà al gruppo delle unità di quel gruppo (IV e XI Gruppo), che spiccheranno il volo ad ore 5 precise.

È necessario quindi che le unità del XIV Gruppo non si indugino troppo sul cielo del Campo di Padova ma formino massa con la più grande sollecitudine e facciano quindi rotta per S. Pelagio.

Il Comando del nucleo di bombardamento sarà assunto dal Maggiore Cav. Vece il quale formata la massa, farà rotta per Cavarzere e Punta Maestra (Foce del Po) di dove con rotta 95° vera, 103° magnetica governerà su Pola. Per norma si informa che il sole nel viaggio di an-

data dovrà rilevarsi per 37° a sinistra.

Quale bersaglio al nucleo di bombardamento Caproni è assegnato l'Arsenale (Scoglio Olivi), che dovrà essere aggredito con rotta Sud-Ovest a Nord-est, ossia con direzione Punta Stoia-Scoglio Olivi.

Eseguito il tiro le unità faranno novellamente massa di dietro il Comandante il nucleo, che si farà riconoscere con fumate e quindi ripiegherà verso la propria base con l'itinerario inverso a quello precedentemente indicato (275° vera, 283° magnetica).

SCORTA NAVALE (...omissis...)

SCORTA AEREA: sarà costituita da 18 apparecchi SVA della 87.a Squadriglia che muoveranno contemporaneamente agli apparecchi Caproni mantenendosi con questi sempre a stretto contatto, navigando in testa e sui fianchi al nucleo di bombardamento con tre pattuglie di 6 unità ciascuna.

Giunti in prossimità dell'obiettivo gli apparecchi di scorta sosterranno sul limite della costa, incrociando tra Punta Cristo - Isola di S. Girolamo – Isola di Cosada, per parare attacchi nemici che provenissero dalle stazioni Idrovolanti di Cosada e di Ponticello e dal Campo di Aviazione terrestre situato a nord di Valle Lunga.

Non appena l'ondata di bombardamento avrà ripiegato, le pattuglie di scorta prenderanno posto in coda alla formazione per proteggerla dagli inseguimenti nemici, e ciò fino a che le unità di bombardamento non si saranno avvicinate sufficientemente alla costa italiana.

INFORMAZIONI: contemporaneamente all'azione degli apparecchi Caproni si svolgerà un'azione offensiva con idrovolanti della R.M. che avranno per obiettivo le stazioni di Aviazione di Cosada e Ponticello: altra azione sul campo di Aviazione terrestre sarà effettuata da apparecchi SIA 9-B della 1ª Squadriglia Navale S.A.

A protezione delle torpediniere incroceranno su di esse Idrovolanti della R.M. Nella notte X-1 le Aeronavi di Ferrara eseguiranno il bombardamento degli stessi obiettivi.

PRESCRIZIONI (...omissis...)

QUOTA DI NAVIGAZIONE E DI BOMBARDAMENTO: metri 3500.

La data del giorno X sarà comunicata con il seguente fonogramma: "Prego spedire urgenza gli X documenti".

La Piazzaforte di Pola è nota ai miei valorosi equipaggi, che per 7 volte ne violarono le ben munite difese. Per l'8° volta essi mostreranno al nemico che nessun ostacolo si frappone alla ferma volontà di vittoria che oggi infiamma ogni cuore d'Italiano.

Pregasi accusare ricevuta.

Il Tenente Colonnello Comandante di Aeronautica f. La Polla.

P.C.C. Il Maggiore addetto (*firma illeggibile*)

(*timbro: Comando di Aeronautica*)

III. 3.

COMANDO DI AERONAUTICA A DISPOSIZIONE

N. 504 di pr. Oper., li 14 luglio 1918.

Riservatissima

SUPPLEMENTO ALL'ORDINE DI OPERAZIONI N. 61

AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO SQUADR. DA BOMB.

AL COMANDO IV e XIV GRUPPO AEROPLANI

AL COMANDO DELLA 87.a SQUADIRGLIA
 AL COMANDO DELLA I.a SQUAD. NAVALE S.A.
 E PER CONOSCENZA:

AL COMANDO SUPERIORE DI AERONAUTICA E AL COM. IN CAPO DIPART. E
 PIAZZA MAR. – VENEZIA

A seguito dell'ordine di operazioni N. 61 (foglio N. 499 Op. di questo Comando) si prescrive:
 Ogni unità da bombardamento avrà a bordo la macchina fotografica, carica con quattro lastre.
 È fatto **assoluto divieto** di far cadere bombe sulla città di Pola.

Pregasi accusare ricevuta

II T. COLONNELLO COMANDANTE DI AERONAUTICA

f.° La Polla

Per c.c. Il Maggiore Addetto (*firma illeggibile*)

(*timbro: Comando di Aeronautica*)

III. 4.

COMANDO DI AERONAUTICA A DISPOSIZIONE

N. 517 di prot. 19 luglio 1918.

RELAZIONE sull'azione di bombardamento della piazza forte di Pola eseguita il giorno 17 luglio 1918.

In ottemperanza all'ordine di operazione N. 61 un nucleo di 19 unità dei dipendenti Gruppi IV, XIV e XI, fatta massa sul cielo di S. Pelagio si dirigevano alle ore 5,25 del giorno 17 corr. Sulla Piazza forte di Pola.

(...omissis...)

Come è noto, all'azione parteciparono, oltre alle unità Ca.3, anche 4 apparecchi S.I.A. 9B della 1. Squadriglia Navale S.A., nonché unità della R. Marina e 9 apparecchi per scorta Caproni, della 87. Squadriglia S.V.A.

Due unità Ca.3 e tre apparecchi S.V.A. non raggiunsero l'obbiettivo; tutte le altre poterono, in gruppo serrato e magnifico per disciplina di volo, aggredire l'obbiettivo secondo il piano prestabilito, rovesciandovi un carico complessivo di Kg 6290 di alto esplosivo così diviso: 18 Granate mina da 260 m/m A.C; 18 torpedini Battignolles da 240 m/m; 220 Granate mina da 168 m/m.

(...omissis...)

ESITO DELL'AZIONE: furono battuti i seguenti obbiettivi: SCOGLIO OLIVI (bacino di carenaggio), ARSENALE – SCOGLIO S. PIETRO, NAVI ALL'ANCORAGGIO. Gli effetti del bombardamento sono stati efficacissimi: effetti constatati dagli scoppi numerosi avvenuti sui suddetti obbiettivi e come alcune fotografie ben riuscite stanno a dimostrare. Per le condizioni buone di visibilità si videro distintamente le imbarcazioni di segnalazione e di rotta. Sulla verticale dell'obbiettivo furono viste 6 grosse navi da guerra e parecchie altre torpediniere ed incrociatori all'imboccatura del Porto con fuochi: numerose altre navi di medio e piccolo tonnellaggio erano scaglionate nei canali di Fasana – Scoglio Olivi e Arsenale. Fu colpita con una bomba la prua di una nave tipo "Absburg", 3 bombe colpirono la poppa sinistra dell'"Absburg", e prua e poppa dritta di una nave minore ormeggiata presso l'"Absburg". Parecchie bombe caddero nel centro dell'ancoraggio sommergibili. Fu colpito ripetutamente l'Arsenale e scoglio S. Pietro.

Da nessun apparecchio a cui era stato assegnato quale obbiettivo fu potuto riconoscere il campo di aviazione terrestre, sito a nord di Valle Lunga.

Sul cielo di Pola si levarono alcuni idrovolanti caccia che però non attaccarono. Solo 4 apparecchi di cui un D. 5 attaccarono un S.I.A 9B al quale spararono brevi raffiche di mitragliatrici, desistendo subito dall'impegnare combattimento. Due apparecchi S.V.A. hanno sostenuto combattimento, obbligando l'avversario a planare decisamente. Oltre l'apparecchio S.I.A. 9B perduto nel mare, un altro S.I.A. 9B, al ritorno dall'azione, fu costretto ad atterrare sulla spiaggia di Chioggia senza serie avarie. Equipaggio incolume. Tutte le altre unità sono rientrate felicemente ai loro campi.

Furono eseguite varie fotografie quali alcune ben riuscite. Ottimo il servizio di scorta degli S.V.A. sebbene in numero deficiente; ottimo il servizio di segnalazione di rotta con naviglio della R. Marina. Si segnala l'ammirabile precisione con la quale si svolsero tutti gli atti previsti per l'operazione, nonché la perfetta ed armonica cooperazione di tutti i mezzi (aerei e di mare) impiegati. A ciò va senza dubbio ascritta la buona riuscita dell'operazione stessa.

Per l'ottava volta sul cielo della Piazza forte di Pola le ali d'Italia si mostrarono pari alla grande tradizione.

Il Tenente Colonnello Comandante di Aeronautica (*firma illeggibile*).

All. IV

Archivio storico Aeronautica Miliare, fondo: "Medaglie d'Oro al Valor Militare")

Trascrizione di documenti:

IV. 1.

Medaglia d'oro al valor militare

"Intrepido, audace, sicuro pilota d'aeroplano, guidò oltre i mari ed oltre i monti, in terra nemica il suo velivolo, sfidando ogni pericolo, superando ogni ostacolo. Nelle più rischiose imprese, forte della sua fede, forte del suo coraggio, fu magnifico esempio di valore, di prodezza e di perizia. Ogni missione di guerra, anche la più ardimentosa e difficile, egli condusse a termine, nonostante le avverse condizioni atmosferiche e gli attacchi nemici. Fornì preziose notizie che furono sempre elementi completi e sicuri per le decisioni dei nostri comandi."
Cielo della Dalmazia e dell'Istria, del Tirolo e della Carniola, settembre-ottobre 1918.

IV. 2.

Medaglia d'argento al valor militare

"Esequiva con un apparecchio terrestre monoposto quattro ricognizioni di considerevole durata oltre Adriatico riportando documenti fotografici di massimo interesse guerresco, superando avverse condizioni atmosferiche, sfidando audacemente l'intenso fuoco antiaereo delle basi nemiche più munite e dimostrando di possedere tutte le qualità di ottimo aviatore da ricognizione."

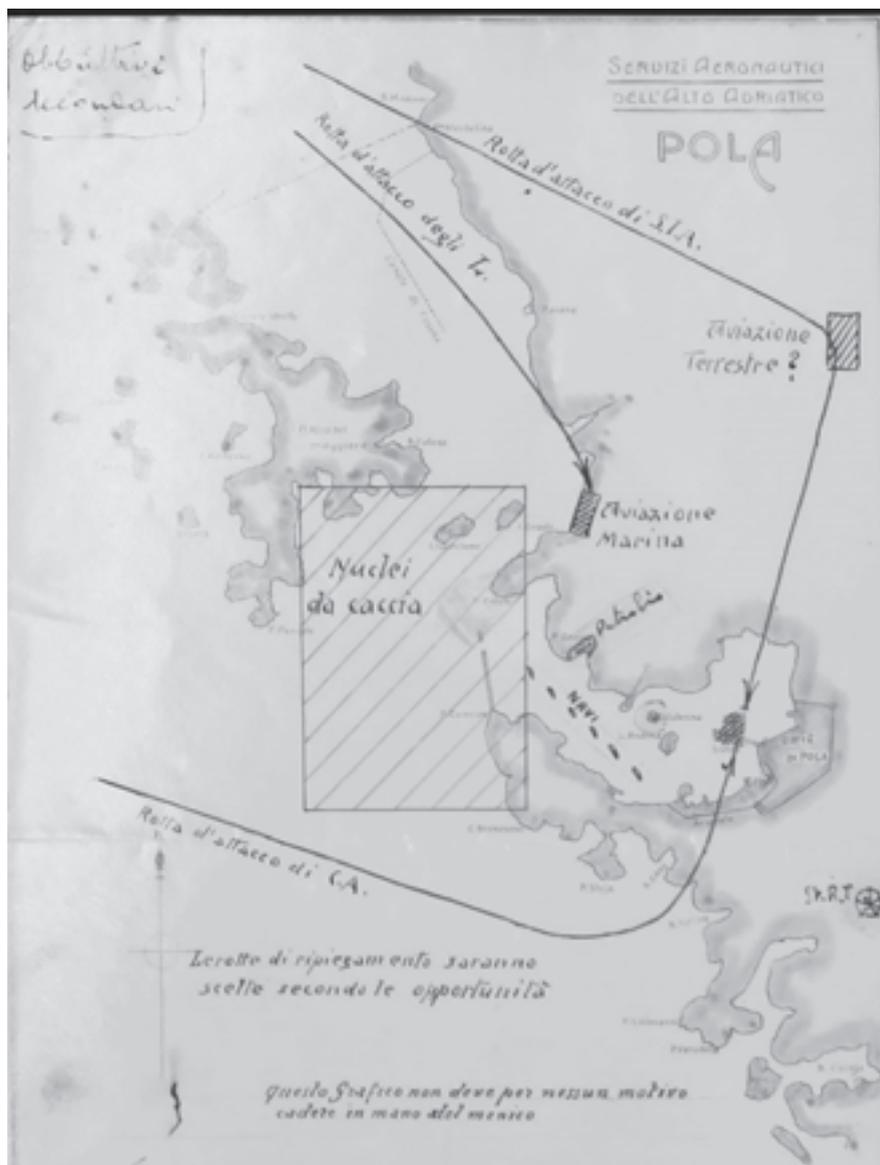
- Alto Adriatico, giugno – luglio 1918.

Motu proprio del Sovrano, 6 ottobre 1925.

Data	Nome e Cognome N. 111 (1)	Scopo del Volo	Durata in h. m. s. (2)	Lancio di bombe o simili (carichi e specie)	Fotografie scattate (numero e anno)	Note varie (3)
12.5.18	Capp. Palli	Borghetto Sesto Mare Sudspina - Albano con muli e Pilsen	20/2000		26	Spazio scoperto a vista, presenza boschi
13.5.18	"	Talavera - Brindisi	27/2000			
17.5.18	"	prova app.	20/2000			
17.5.18	"	Brindisi - Ancona	100/2000			
24.5.18	"	prova app.	20/2000			
17.6.18	"	Intercorsi Albano da Pisa - Albano - Brindisi e Brindisi	20/2000		26	Spazio scoperto a vista, presenza boschi
20.6.18	"	prova app.	20/2000			
3.6.18	"	Liv. - Venezia	20/2000			
3.6.18	"	Venezia - Garfagnana	20/2000			
26.6.18	"	Garfagnana - Ancona	20/2000			
26.6.18	"	Pisa - Livorno - Pisa	20/2000			
26.6.18	"	Livorno - Pisa - Ancona	20/2000			
27.6.18	"	Pisa app.	20/2000			
28.6.18	"	Venezia - S. Pelagia	20/2000			
28.6.18	"	S. Pelagia - Garfagnana	20/2000			
28.6.18	"	Garfagnana - Ancona	20/2000			
30.6.18	"	Belvedere - Pola da m. 1000	20/2000		26	Altezza notevole "S. Pelagia" al volo
30.6.18	"	Venezia - Garfagnana	20/2000			
1.7.18	"	Garfagnana - S. Pelagia	20/2000			
1.7.18	"	Pisa a S. Pelagia	20/2000			
2.7.18	"	"	20/2000			
2.7.18	"	S. Pelagia - Garfagnana	20/2000			

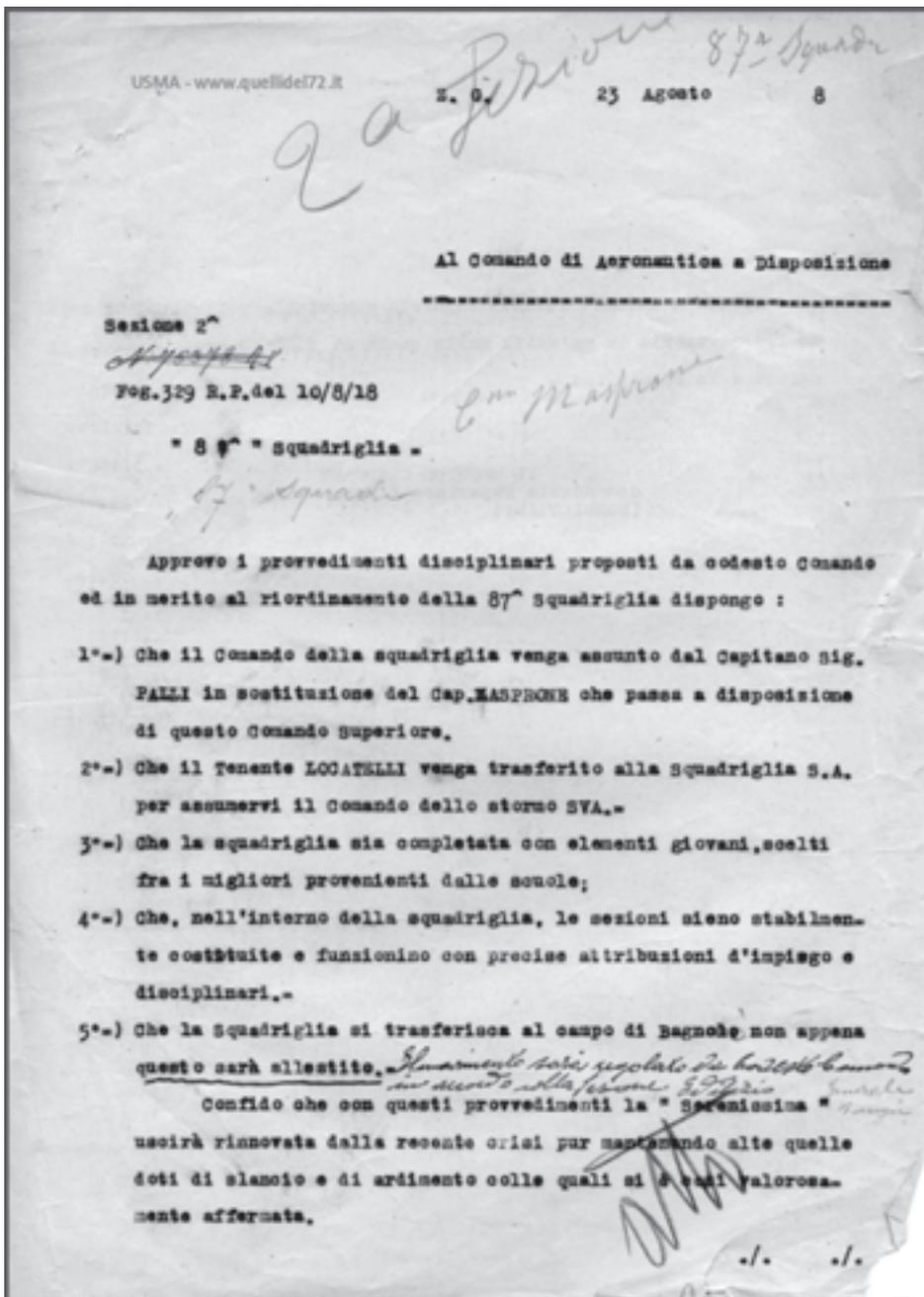
(1) Dall'osservatore se il figlio sopravvive è quello di un pilota.
 (2) Dal pilota
 (3) Ricognizione sul terreno sulla zona.
 (4) Elenco foto scattate - Confrontamenti anno - data

Ill. 20 - "Foglio dei voli eseguiti da Natale Palli dal 12 maggio al 2 luglio 1918 (Archivio storico dell'Aeronautica Militare, fondo: "Medaglie d'Oro al Valor Militare").



Ill. 22 - Disegno del porto di Pola preparato dal Comando di Aeronautica per l'attacco del 17 luglio 1918⁹⁴ (Archivio Ufficio storico A.M., fondo: "La Prima guerra mondiale /comandi, gruppi squadriglie", busta 16, fasc. 115)

⁹⁴ All'Archivio Centrale del Risorgimento di Roma, nell'Album "Ufficio storico Marina Militare 34/078", si custodisce una riproduzione della "Carta dei bombardamenti - Pola" con segnati i punti nei quali caddero le bombe durante questo bombardamento. Nell'angolo alto di sinistra è posta a mano la seguente postilla: "17. VII - 1918: 1h,30m am bis 1h,33m am bis 7h,15m".



Ill. 23 - Facsimile della prima pagina del decreto di assegnazione a Natale Palli del comando dell'87. Squadriglia, 23 agosto 1918 (dal sito internet USMA.www.quellidel72.it).

SAŽETAK: *FOTOALBUM ZRAKOPLOVCA NATALEA PALLIJA. DOPRINOS POZNAVANJU ZADNJIH ZBIVANJA U PRVOM SVJETSKOM RATU DUŽ ISTARSKÉ OBALÉ* – U doprinosu je predstavljen album planimetrijskih zračnih fotografija naslovljen *Ricognizioni fotografiche oltre Adriatico eseguite nel 1918 dal pilota Cap.no Palli con aeroplano S.V.A.* (Fotografska izviđanja preko Jadrana koje je izvršio 1918. pilot kap. Palli sa zrakoplovom S.V.A.), pohranjenim u Povijesnom muzeju III. Armije u Padovi. Pored fotografija koje se odnose na Veneciju i Veneto (21), albansku obalu (4), Crnu Goru (6), Beč (1), Trst (3) i Monfalcone (1), preostale se tiču istočne jadranske obale (39), a snimio ih je Natale Palli tijekom svojih izviđačkih letova na neprijateljskom području (Boka Kotorska, Srednja Dalmacija, istarska obala, poglavito Pula) od svibnja do listopada 1918. Sveukupno je snimio (s visine od 1800 metara) 26 fotografija istarskog primorja podijeljenih na sljedeći način: 16 iznad Pule (s Fažanskim kanalom i Brijunima), 2 iznad Poreča, 2 iznad Milja te jedna iznad Rovinja, Vrsara, Novigrada, Pirana, Kopra i Izole.

Navedene fotografije je prikupila u album nepoznata osoba u godinama nakon smrti Natalea Pallija (1919.). Lik ovog zrakoplovnog pilota dolazi do izražaja u kontekstu zračnih operacija tijekom Prvog svjetskog rata na istočnom Jadranu. Rodio se 24 srpnja 1895. u Casale Monferrato, a 1914. je stupio, veoma mlad, u talijansku Kraljevsku vojsku, gdje je 15. listopada stekao pilotsku dozvolu. Gotovo sva njegova zrakoplovna iskustva vezana su za izviđačke letove i za avion SVA 5 s kojim je izvršio najvažnije operacije tijekom 1918., uključujući one na istočnoj jadranskoj obali. Bio je član raznih eskadrila, a 23. kolovoza 1918. povjereno mu je zapovjedništvo 87. zrakoplovne eskadrile, nazvane „Serenissima“ jer je većina njenih pilota bila iz Veneta. Tijekom leta Padova-Paris-Rim, 20. ožujka 1919. uslijed kvara na zrakoplovu bio je primoran prizemljiti se na planini Mont Pourri (francuske Alpe) gdje je umro od smrzavanja.

Dokumentacija iz predstavljenog albuma značajni je izvor za proučavanje nekih specifičnih tematika Prvog svjetskog rata, talijanskog zrakoplovstva i istočnojadranske obale. Fotografije iz albuma spadaju među prve zračne fotografije Istre, te imaju veliku vrijednost za upoznavanje s prirodnim, prostornim i urbanim promjenama krajobraza koje su se dogodile u snimljenim mjestima.

POVZETEK: *FOTO ALBUM PILOTA NATALEJA PALLIJA. PRISPEVEK K POZNAVANJU ZADNJIH DOGODKOV PRVE SVETOVNE VOJNE NA ISTRSKI OBALI* – V prispjevku je predstavljen album s posnetki iz zraka z naslovom *Ricognizioni fotografiche oltre Adriatico eseguite nel 1918 dal pilota Cap.no Palli con aeroplano S.V.A.* (Fotografske izvidnice na drugu strani Jadrana, ki jih je leta 1918 opravil pilot kapitan Palli z letalom S.V.A.), ki ga hrani Zgodovinski muzej 3. armade v Padovi. Poleg fotografij Benetk in Veneta (21), albanske obale (4), Črne Gore (6), Dunaja (1), Trsta (3) in Tržiča (1), pa preostale prikazujejo vzhodno jadransko obalo (39) in jih je Natale Palli posnel med svojimi izvidniškimi poleti na drugo stran Jadrana (Boka Kotorska, osrednja Dalmacija, istrska obala, še zlasti Pulj) od maja do oktobra 1918. 26 fotografij, povezanih z istrsko obalo (posnetih z višine 1800 metrov), je razdeljenih takole: 16 posnetkov Pulja (s Fažanskim kanalom in Brioni); 2 posnetka Poreča, 2 posnetka Milj, po 1 posnetek Rovinja, Vrsarja, Novigrada, Pirana, Izole in Kopra.

Navedene fotografije je v albumu zbrala še vedno neznana oseba v letih po smrti Nataleja Pallija (1919). Lik tega pilota izstopa med dogodki italijanskega letalstva, povezanih s prvo

svetovno vojno in vzhodno jadransko obalo. Rodil se je v mestu Casale Monferrato dne 24. julija 1895, leta 1914 se je rosno mlad prijavil v kraljevo vojsko. 15. oktobra je pridobil pilotsko licenco, nato pa so bili njegovi letalski podvigi povezani predvsem z izvidniškimi poleti in letalom SVA 5, s katerim je izvršil vse svoje pomembne akcije leta 1918, vključno s tistimi na drugi strani Jadrana. Služil je v različnih eskadriljah, 23. avgusta 1918 pa mu je bilo dodeljeno poveljstvo 87. letalske eskadrilje, imenovane *Serenissima*, ker je bila večina njenih pilotov iz Veneta. 20. marca 1919 je bil med poletom Padova – Pariz – Rim zaradi okvare na letalu prisiljen pristati na gori Mont Pourri (Francoske Alpe), kjer je umrl zaradi podhladitve.

Fotografska dokumentacija, ki jo predstavljamo, je pomemben vir za zgodovino in študij nekaterih specifičnih vprašanj, povezanih s prvo svetovno vojno, italijanskim letalstvom in vzhodno jadransko obalo. Fotografije v albumu, ki sodijo med prve posnetke Istre iz zraka sploh, imajo precejšnjo vrednost tudi za preučevanje naravnih, okoljskih in urbanističnih sprememb antropogene krajine fotografiranih ozemelj.