Giornale Aeronautica - Le Vie dell'Aria N. 13 Nuovi sviluppi dell'Aviazione 1935

ROMA - Anno VII - N. 13 · 31 marzo 1935 - XIII

LE VIE DELL'ARIA

ABBONAMENTI — Annuo Lire 12,50 - Estero il doppio — Un numero Cent. 25 - Arretrato il doppio
Direzione e Amministrazione: ROMA, Viale dell'Università - Telefono 45-317 — Ufficio pubblicità - MILANO, Via Gesù, 6 - Telefono 71-624 — Conto Corrente Postale — ESCE LA DOMENICA
PREZZO DELLE INSERZIONI (per millimetro di altezza su una colonna) L. 2 oltre la tassa governativa dell'1,80%.

I nuovi sviluppi e gli orientamenti dell'Aviazione italiana illustrati alla Camera da S. E. il Sottosegretario per l'Aeronautica

Ecco il testo integrale del discorso pronunciato alla Camera da S. E. il Sottosegretario per l'Aeronautica, nella seduta del 27 marzo:

Onorevoli Camerati,

L'anno XII dell'Era Fascista e l'inizio dell'anno XIII hanno segnato nel mondo intero una svolta decisiva in fatto di orientamento aeronautico. Conviene volgere rapidamente lo sguardo all'intorno e constatare poi ancora una volta che l'Italia procede e precede verso la mèta.

Infatti vediamo come l'Inghilterra abbia compreso essere finita l'epoca dell'"isolamento splendido" e si preoccupi essenzialmente della difesa dall'alto del proprio territorio, con accordi e trattati di mutua assistenza aerea; e come incrementi la propria aviazione moltiplicandone gli effettivi.

Vediamo la Francia scindere nettamente le aviazioni di cooperazione — sino a ieri preponderanti — dalla "riserva generale" tutta costituita da apparecchi da bombardamento, creando uno "Statuto dell'Armata Aerea" ed una organizzazione territoriale assai simile a quelli che portano impresso sino dal primo anno il marchio unitario del Regime.

Pure ieri — febbraio 1935 — una personalità militare fra le più eminenti in terra d'oltr'Alpe, il Maresciallo Pétain, — nella prefazione ad un libro del colonnello Vauthier che porta il titolo "La doctrine de guerre du général Douhet" — scriveva "che lo studio di tale dottrina s'impone sia all'uomo di Stato che al soldato, come una sorgente inesauribile di riflessioni, poichè può influire in maniera decisiva sugli avvenimenti di domani; dottrina che parte dall'assioma: resistere sulla terra e sul mare per fare massa nell'aria"; dottrina scritta da un uomo che sarà forse più tardi considerato come il "Precursore".

Così vediamo la Germania denunciare la costituzione — con materiale aggiornato — della propria aviazione militare prima di quella del proprio esercito; significativa anticipazione che può trovare riferimento alle teorie — e non soltanto teorie — del Generale Von Seeckt, basate sull'attacco aereo di sorpresa, a grande massa, senza quartiere.

L'aviazione come forza a sè stante è presso le maggiori potenze chiaramente affermata e va sempre più consolidandosi. Non comprendo quindi il camerata Arcidiacono, quando in sede di discussione sul bilancio della Marina invoca la creazione di un *nucleo* di marinai-aviatori per la Marina ed un *nucleo* di aviatori-marinai per l'Aeronautica.

I *nuclei* sono l'inizio del più pernicioso disgregamento in ogni sano organismo e possono rappresentare il desiderio di un ritorno al passato: il che è assolutamente escluso, poichè il solo pensarlo è nocivo alla efficienza militare della Nazione.

Marinai ed aviatori lavorano in quella perfetta intesa che soltanto può nascere dal rischio affrontato insieme ogni giorno sui mari della Patria e dalla reciproca stima di competenza e valore: il rendimento "ottimo" di tale cooperazione forma costante vigile cura dei due Stati Maggiori e la sua regolazione deve rimanere nel campo strettamente tecnico.

Le forze di terra, di mare, dell'aria costituiscono tre elementi che operano nella più fraterna comunità di intenti, ciascuno fortissimo appunto per la propria granitica unità di costituzione, di addestramento, di impiego, insieme cementati a difesa della Patria, sotto l'unico comando del Capo.

Dispensatemi, Onorevoli Camerati, da una esposizione troppo analitica del lavoro compiuto.

La relazione densa di dottrina e materiata di cifre che ha redatto il camerata Riccardi è di per sè stessa eloquente. L'Aeronautica non avrebbe potuto desiderare un relatore più competente ed appassionato di un pilota che per lunghi anni ne resse le sorti, in collaborazione quotidiana col Maresciallo dell'Aria. E d'altra parte la lunga serie di provvedimenti approvati nell'anno dodicesimo, riflettenti il materiale e il personale, l'aviazione militare e la civile, la gente dell'aria ed i piloti da turismo, costituiscono una serie di fatti che dànno la precisa sensazione del cammino percorso.

Su tre punti desidero tuttavia soffermarmi, poichè meritano di essere posti in particolare rilievo: il materiale, le scuole, l'aviazione civile.

Il materiale

Ho detto che l'anno XII ha segnato una svolta decisiva. Questo specialmente nel campo del materiale di volo. Eravamo giunti, e non soltanto in Italia, a possedere una flotta aerea costituita essenzialmente da apparecchi ormai stanchi e sorpassati. Vi era come una battuta di arresto nel campo della produzione, poichè la tecnica forniva mezzi sempre più all'avanguardia, e ciascuno desiderava nel proprio intimo di attendere per avere il meglio. Occorre nelle presenti circostanze saper scegliere il tempo, per essere ben preparati al momento del bisogno. La politica dei prototipi è oggi pericolosa: il meglio è nemico del bene, specialmente nel campo aviatorio, ove un prototipo deve attender un anno per essere progettato, *un anno* per essere messo a punto, *tre anni* per la costruzione di squadriglie sperimentali e quindi della serie di linea. Totale cinque anni: Troppo.

Il rinnovamento

Oggi *la garanzia d'una benchè minima sicurezza non può attendere cinque anni.* E' necessario decidersi e, oltre che decidersi, bruciare le tappe. Eppertanto nel memorando discorso del 26 maggio scorso il Duce ruppe ogni indugio, e determinò il rinnovamento del materiale di volo, e stabilì che esso avvenisse in sei esercizi successivi, mediante lo stanziamento straordinario di un miliardo e duecento milioni. I sei anni, con provvedimento in corso, e per ragioni che voi facilmente intuite, *sono ridotti a tre*, mantenendo beninteso intatto lo stanziamento. Entro l'esercizio 36-37 la flotta aerea sarà dunque tutta rinnovata e notevolmente accresciuta. Tale rinnovamento è già iniziato.

Nè deve ritenersi che la decisione possa essere prematura: altre grandi nazioni europee avevano da tempo iniziata la trasformazione e la stanno ora intensificando.

Da qualche mese, è avviata, in grande serie, presso di noi, la costruzione di apparecchi da bombardamento capaci di portare millecinquecento chili di carico offensivo con autonomia di duemila chilometri, velocità di 330 Km./ora e massima quota di 8000 metri; ci darà, entro un anno, la realizzazione di intere squadriglie sperimentali da superbombardamento, che avranno una velocità di 440 Km. ed una massima quota di 10.000 metri. Ciò non vuol dire che le altre specialità vengano trascurate: lo stesso progresso nelle caratteristiche di volo viene curato per la caccia e la ricognizione. D'altronde l'apparecchio da bombardamento veloce può egregiamente assolvere il compito della ricognizione strategica, e l'apparecchio da caccia, col progredire della velocità, dovrà fatalmente trasformarsi in apparecchio da combattimento, biposto, dotato del massimo volume di fuoco per il tiro di lancio, con velocità assai prossima ai 500 Km. orari: ne abbiamo qualche esempio in progetto.

Superbo bilancio di opere

Tali risultati non sfuggono alla vigile attenzione internazionale.

Citerò alcune cifre significative che si limitano al 1934:

— missioni aeronautiche estere giunte in Italia 15, appartenenti a 11 *diverse nazioni;*

— visite di personalità militari o tecniche 34, appartenenti a 15 *nazioni;*

— ufficiali esteri in istruzione presso le nostre scuole 54;

— contratti per esportazione all'estero di materiale italiano *cento dieci milioni.*

E' ovvio soggiungere che tale *importazione* di osservatori e studiosi e tale *esportazione* di materiale non incide affatto sia sulla più gelosa tutela della necessaria riservatezza, sia sulla produzione destinata ai nostri reparti di volo.

Le scuole

I camerati Lando Ferretti e Tarabini che hanno parlato in sede di discussione del bilancio, hanno posto, a giusta ragione, in evidenza le realizzazioni conseguite in tal campo. Quando si pensi che il tempo occorrente per la costruzione di un aeroplano deve essere considerato più che raddoppiato per ottenere la formazione d'un pilota addestrato a condurre i moderni apparecchi, si comprende quali previdenze a larga visione dell'avvenire, sia necessario predisporre. Eppertanto è stato a tale fine costituito da circa un anno l'Ispettorato Scuole.

Scuole di volo premilitare e di allenamento post militare, scuole di pilotaggio e di specializzazione per l'impiego degli apparecchi bellici, scuole di cultura e di reclutamento Ufficiali, scuole pre-aeronautiche ed aeronautiche per la formazione ed il perfezionamento degli specialisti, erano fino a qualche anno fa ripartite fra i diversi enti del Ministero con semplice criterio di approssimazione e di analogia di competenze.

Oggi esse sono tutte riunite alle dipendenze di un ente centrale che ne coordina le attività e adegua con unità di indirizzo la preparazione del personale alle esigenze dell'Arma ed alle possibilità del materiale ogni giorno crescenti: ente che agisce per la parte di comune competenza in perfetto accordo con l'Ispettorato pre e post militare, con le organizzazioni giovanili del Partito, col dicastero dell'Educazione Nazionale. Poche cifre scheletriche gioveranno a dare una precisa valutazione del quotidiano lavoro.

Per quanto riguarda le Scuole premilitari di pilotaggio una vasta organizzazione di leggerissimi e mobilissimi Reparti, 43 in tutto, opportunamente dislocati su tutto il territorio, dall'Alto Adige alla Sicilia, dalla Sardegna all'Istria, consente a tutti i giovani italiani di entrare a far parte dell'Arma Azzurra.

Annualmente non meno di 400 nuovi piloti escono da tali reparti. Nel corrente anno verranno raddoppiati.

Ma la bontà del sistema, oltre che nel numero, sta nel rendimento: la scelta degli allievi mediante un severo controllo sanitario, la razionale istruzione impartita, la disciplina con la quale i giovani vengono forgiati durante i corsi premilitari, hanno consentito di raggiungere il 90 per cento di brevettati sugli iscritti, con un vantaggio economico e professionale considerevole rispetto al vecchio sistema delle scuole civili. Alla chiamata alle armi, i giovani piloti, celermente addestrati al pilotaggio militare presso la Scuola Centrale di Grottaglie, che costituisce l'università dell'istruzione di volo, sono senz'altro impiegabili nei Reparti d'impiego come piloti di guerra.

L'Aero Club

A complemento dei Reparti premilitari vi è l'organizzazione del Reale Aero Club d'Italia che provvede con proprie Scuole [illegible] alla preparazione dei piloti civili mediante lieve contributo da parte dello Stato. Tale istituzione consente anche a chi abbia già compiuto gli obblighi di leva di entrare a far parte dell'Armata del Cielo, mediante opportuna integrazione del brevetto civile.

La riserva

Per quanto riguarda l'allenamento della riserva gli stessi Reparti che provvedono alla formazione dei nuovi piloti hanno il compito di mantenere in allenamento la [illegible] dei piloti in congedo.

Preparazione quindi pre e post militare sulla più ampia base, che ha dato all'Aeronautica la soddisfazione di rispondere "già in atto" alla chiamata delle forze armate alla recente organizzazione premilitare e [illegible] tare della Nazione.

Volo a vela

Tra le attività premilitari aeronautiche deve essere ascritta l'istituzione del volo a vela, [illegible] diffusione si deve essenzialmente alla iniziativa del Partito, il quale, attraverso il Comando dei Fasci Giovanili di Combattimento, in collaborazione col Reale Aero Club d'Italia e con l'assistenza del Ministero dell'Aeronautica, ha posto il volo a vela in prima linea fra le attività sportivo-militari dei giovani Fascisti. Ben 57 Scuole Provinciali sono frequentate con ardente entusiasmo dalla gioventù avanguardista, per la quale il volo è aspirazione fortemente sentita come espressione dell'ardimento delle nuove generazioni.

L'Accademia di Educazione fisica

Non qui si arresta tuttavia, Onorevoli Camerati, la comunione di vita e di aspirazione della gioventù fascista con i militi, giovani e veterani dell'Arma Azzurra. Da due anni gli allievi dell'Accademia Fascista di Educazione Fisica vengono giornalmente sul campo del Littorio, per apprendere l'arte del volo. L'entusiasmo di questi giovani atleti, [illegible] già quasi tutti da soli e nel prossimo mese avranno tutti conseguito il brevetto di pilota premilitare. L'Istituzione, per ora a carattere sperimentale, assumerà con ogni probabilità forma continuativa, sì da assicurare una sicura fonte di ottimi Ufficiali piloti della riserva.

L'Accademia Aeronautica

L'Accademia Aeronautica, istituzione primogenita della nostra arma aerea, ha in istruzione 250 allievi ripartiti [illegible] corsi regolari. Fra breve [illegible] gli Ufficiali inferiori iscritti nei quadri del servizio permanente effettivo avranno [illegible] provenienza, ciò che [illegible] di contare su [illegible], capace di assolvere al [illegible] compito con unità di metodi [illegible] e con maggiore uniformità di rendimento.

Scuole di specialità

Le scuole di primo brevetto sopra descritte vengono integrate dalle Scuole di specialità Caccia, Bombardamento, Osservazione create per la preparazione *bellica* dei piloti, destinata poi a perfezionarsi nei Reparti d'impiego: esse hanno funzionato regolarmente dando anche inizio, in aggiunta ai consueti programmi, ad una particolare attività sperimentale d'impiego per la determinazione delle modalità meglio rispondenti al più redditizio rendimento bellico delle diverse specialità nelle esigenze della guerra aerea.

Attività di volo

L'attività di volo compiuta dalle sole scuole citate assomma nell'anno a 60 mila ore circa con oltre 300 mila decolli. Attività che corrisponde ad un percorso intorno ai 10 milioni di chilometri.

Scuola specialisti

Ma il compito delle Scuole non si limita ai reparti di volo. Particolare attenzione l'Ispettorato Scuole ha rivolto alla definitiva sistemazione della Scuola specialisti che vanta metodi didattici di primissimo ordine, tali da costituire un corpo di specialisti che non ha l'eguale in nessun'altra aviazione e che nel moltiplicarsi di una feconda attività aerea con minimo numero di incidenti vede il miglior premio alla diuturna fatica. Per ognuna delle dieci specializzazioni si svolgono, non di rado contemporaneamente, quattro corsi: corso normale per volontari a ferma di 30 mesi; corso complementare per primi avieri; corso di perfezionamento per sergenti maggiori prossimi a Maresciallo; corpo speciale per avieri di leva ordinaria.

Nell'ultimo anno d'esercizio la Scuola Specialisti ha istruito una massa di oltre 1700 allievi.

L'Aviazione civile

L'aviazione civile ha visto in quest'anno realizzati appieno i programmi enunciati da questa tribuna nel periodo del decorso anno.

Con economia di denaro e vantaggio di rendimento, la Società parastatale "Ala Littoria" ha, come le similari Air France, Imperial Airways, Lufthansa, assorbito quasi per intero le linee civili di navigazione aerea portando il [illegible] rombo del proprio [illegible] su di una rete che conta migliaia di chilometri di percorso in terra straniera. Ben a ragione il camerata Klinger ha tessuto l'elogio del personale navigante in servizio civile: tre volte nel corso dell'anno gli equipaggi hanno avuto l'ambito encomio del Duce, per la perizia, il sereno coraggio, l'acuto senso di responsabilità dimostrati nelle circostanze più difficili, quali quelle dei [illegible] da apparecchi folgorati in mezzo alla tempesta o naviganti alla bussola sulle montagne, avvolti fra le nubi, o fra una bufera di neve. L'incolumità dei passeggeri costituisce per l'aviazione civile italiana un [illegible].

Il materiale

Altrettanto dicasi per il materiale. Il necessario periodo di raccoglimento che deriva dalla avvenuta fusione fra le varie società, viene utilizzato studiando attentamente e sperimentalmente le possibilità dei numerosi prototipi in corso di approntamento, al fine di potere sicuramente scegliere per l'espansione di domani il tipo migliore, più veloce, più confortevole. Come per la Marina Mercantile, la perfezione delle macchine aeree che portano la nostra bandiera costituisce o costituirà, nei crocevia aerei internazionali di Londra, Parigi, Berlino, Roma, Atene, Cairo, una precisa affermazione di potenza da cui deriva una scala di valori non trascurabile. Ben a ragione quindi il camerata Klinger invoca l'espansione intercontinentale dell'Ala Littoria. La prima linea importante fra continenti verrà attuata entro l'anno per un percorso di 8800 chilometri: essa avrà nome: Roma-Tripoli-Asmara-Mogadiscio.

Il centro

Onorevoli Camerati,

l'esposizione sintetica del complesso quadro aeronautico non può chiudersi senza un sommario riferimento all'insieme del lavoro compiuto al centro e alla periferia. Dai capi ai gregari è tutta una febbre di attività senza soste per dare all'Italia un'aviazione degna delle tradizioni del passato, della potenza presente, del luminoso avvenire.

La fusione — da decenni auspicata — dei compiti amministrativi tecnici e d'impiego ha permesso di costituire una organizzazione centrale ben salda in una granitica fusione di energie, che hanno nell'ufficio di stato maggiore la mente che prevede, nelle direzioni generali le braccia che operano, — nel campo tecnico della preparazione del personale e del materiale con intelligente iniziativa e massima unità di intenti.

La periferia

L'intero complesso direttivo possiede alla periferia, nelle zone aeree territoriali, preziosi organi esecutivi che lavorano con unità di metodo, e sopratutto di fede e di passione. Le manovre di quest'anno compiute in collaborazione con le altre Forze Armate, le gare di specialità, le ripetute esercitazioni a massa di più che 100 apparecchi, la giornata bellica di Furbara, costituiscono altrettante documentazioni tangibili della efficienza dei reparti di linea. La squadriglia dei cacciatori di Campoformido che nel giugno scorso ha percorso i cieli di Germania, del Belgio e di Francia, ha portato all'Estero l'espressione del più audace e perfetto virtuosismo d'assieme la cui eco non è ancora spenta. Tali esibizioni non verranno peraltro ripetute quest'anno: *i tempi sono tali che non tollerano dispersioni di energie in altri campi che non siano quelli della più metodica e severa preparazione militare.*

Onorevoli Camerati,

sono ormai trascorsi più che sedici mesi da che ho avuto la somma ventura di ricevere giorno per giorno gli ordini del Capo per il maggiore potenziamento delle nostre ali. I miei venticinque anni di ininterrotto servizio navigante non potevano ambire ricompensa più grande.

Domani, sul campo del Littorio, nel dodicesimo annuale della costituzione dell'Aviazione dell'Italia Fascista, il Duce consacrerà ancora una volta il valore aeronautico consegnando di persona le ambite ricompense. Sono 39, di cui ben 16 alla memoria di eroi caduti nell'adempimento del più sacro dovere.

"L'albo d'oro, vissuto e scritto dai guerrieri del cielo serva di monito, di sprone, di orgoglio per i combattenti di oggi e per quelli di domani".

---

645. 848 126

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' costituita la R. Aeronautica che comprende tutte le forze aeree militari del Regno e delle Colonie.

. . . .

. . . .

Art. 15.

E' abrogata ogni altra disposizione contraria al presente decreto, che entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 28 marzo 1923

Vittorio Emanuele

Mussolini

[illegible]

[illegible]

A. di [illegible]

L'atto di nascita della Regia Aeronautica

Il silenzioso cammino

Alla vigilia del giorno in cui l'Aeronautica italiana entrava nel suo tredicesimo anno di vita, alla Camera Fascista — che lo ha seguito con attento interesse ed interrotto con vibranti acclamazioni — S. E. il generale Valle ha prospettato i problemi ed il programma dell'Aeronautica, con un discorso così eloquente nella sua sobria, efficace e limpida sintesi, da rendere superfluo ogni commento, che non potrebbe essere che retorico.

Dal testo del discorso, che abbiamo riportato integralmente, i nostri lettori potranno ben vedere come, felicemente armonizzando la tecnica aeronautica, con i suoi numerosi problemi specifici, e la politica aeronautica, con i suoi complessi problemi generali, S. E. il generale Valle abbia dato al Paese la dimostrazione sicura e confortante che, di fronte all'attuale incerta situazione internazionale ed a future imprevedibili eventualità, l'Ala italiana ha compiuto e va continuamente, fervidamente, silenziosamente perfezionando quella organizzazione e quella preparazione materiale e spirituale iniziate nel 1923 e sviluppate attraverso dodici anni, con unicità e continuità di indirizzo e di metodi.

Non è nostra intenzione — ripetiamo — fare un commento al discorso del Sottosegretario per l'Aeronautica; riteniamo opportuno, però, soffermarci brevemente a rilevare l'importanza delle affermazioni essenziali in esso contenute, alcune delle quali, non solo interessano l'Arma Aerea in sè e per sè, ma toccano anche il problema più generale della concezione unitaria della preparazione e dell'inizio delle Forze Armate nell'unicità reale della guerra.

In questa concezione unitaria già da tempo in Italia sono state superate ignoranze reciproche e unilaterali ostinazioni; il Governo Fascista ha portato ad un mirabile grado di efficienza materiale e morale le Forze Armate, le quali sono oggi in grado, all'occorrenza, di assolvere degnamente la missione cui sono destinate per la difesa della Patria.

Ma quell'Arma i cui compiti sono incomparabilmente più vari e più vasti, quella cui sarebbe imposto lo sforzo più immediato e più grande, quella che, oltre ad assolvere i compiti suoi propri, dovrebbe concorrere all'azione delle altre Forze Armate, è l'Aeronautica. E perchè questo nuovo e formidabile strumento di guerra possa sviluppare appieno le sue capacità integrative dell'azione delle forze terrestri e navali e possa riassumere in sè tutte le possibilità di un impiego capace di raggiungere rapidamente e vantaggiosamente la vittoria, è necessario che esso conservi la sua granitica organicità, senza distrazioni e sottrazioni di forze, di mezzi e di energie, che ne diminuirebbero fatalmente la potenza e il rendimento.

Questo ha, ancora una volta, riaffermato il Sottosegretario per l'Aeronautica, ispirato ad un'esatta e realistica visione della situazione presente e delle necessità future.

Ma non basta: giacchè occorre ricordare che la tecnica domina fatalmente l'organizzazione, la strategia, la tattica. Il progresso della tecnica è incessante e rapido, ed impone nuove concezioni e nuove forme di guerra; fermarsi, rallentare, deviare significa essere sorpassati oggi, sopraffatti domani. Questa la ferrea legge della preparazione militare.

In aeronautica, perciò, infinitamente più che in ogni altra Arma, lo studio per il perfezionamento del materiale non ha e non deve avere tregua, e un'opportuna politica per il rinnovamento rapido del materiale diventa necessità vitale, immediata ed improrogabile.

Oggi che — più di quanto non apparisse necessario nel passato — si impone la pronta disponibilità di un

Controllare la descrizione dettagliata

Valutazione: Nessuna valutazione
Prezzo
Prezzo di vendita14,99 €

Fai una domanda su questo prodotto

Descrizione

Giornale Aeronautica - Le Vie dell'Aria N. 13 - Nuovi sviluppi dell'Aviazione Italiana - 1935

Testo in lingua italiana. Pagine 12 con illustrazioni.

Condizioni buone con segni del tempo come da foto.