Giornale Aeronautica - Le Vie dell'Aria N. 44 Voli del Duce nell'Anno XVI - 1938

ROMA - Anno XI - N. 44 — 29 ottobre 1938-XVII

LE VIE DELL'ARIA

Direzione e Amministr. ROMA - Viale Libia e Meschetto — TELEFONI: 45-317 - 487823 — Ufficio di pubblicità: MILANO - Via del Gesù, 6 - Telef. 71-614 — Spedizione in abbonamento postale

EDITORIALE AERONAUTICA — L'ALA D'ITALIA Abbonamento annuale L. 40 — L'AQUILONE Abbonamento annuale L. 25 — RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO Abbonamento annuale L. 35 — RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA Abbonamento annuale L. 24

Abbonamento annuale L. 12,50 — Un numero Cent. 30 — ESCE IL SABATO

...U.N.A. GENOVA ... ETTORE VILLA MO' ... CERTOSA

L'ALA FASCISTA CONCLUDE TRIONFALMENTE L'ANNO XVI
CONQUISTANDO IL PRIMATO INTERNAZIONALE D'ALTEZZA

Potere aereo

«La nostra dottrina della guerra aerea è stata applicata, prima ancora di essere insegnata dalla cattedra. Spogliata da ogni passionalità polemica, la visione di Douhet ci appare come quella di un precursore».

Queste parole pronunciate dal Duce, al Senato del Regno, nel Suo discorso sulle Forze Armate, non costituiscono soltanto la consacrazione dell'Idea di un Precursore ma, sopratutto, la definizione chiara e conclusiva di una dottrina.

Al disopra di ogni polemica, domina la realtà delle più importanti vicende internazionali dell'Anno XVI, tutte vincolate e, più ancora, indirizzate, verso le loro fatali conclusioni, dal Potere Aereo.

E' ormai inoppugnabile che negli eventi politici di questo ultimo anno, le forze aeree hanno avuto un ruolo determinante.

La questione ceko-slovacca ne è l'esempio classico. Strategicamente il conteso territorio costituiva una pericolosa base aerea nel fianco della Germania. Ciò era intollerabile tanto quanto la questione sociale delle popolazioni sudetiche.

La crisi che ne è seguita è ben nota. Di fronte alla linea «Maginot» è sorta la linea «Sigfrido». La Francia, senza volerlo, aveva attuato la prima parte delle teorie douhettiane: «resistere alla superficie», ma, per motivi che non vogliamo discutere, aveva trascurata la seconda: «far massa nell'aria».

La Germania invece, altrettanto bene trincerata nella linea «Sigfrido», aveva dato il massimo sviluppo alle forze aeree, determinando quindi una situazione strategica fatalmente orientata verso la dottrina della guerra aerea integrale.

Naturalmente attorno a questo gioco di forze in diretto contrasto per la questione cekoslovacca, gravitavano quelle di tutte le altre nazioni che fatalmente avrebbero dovuto partecipare al conflitto.

A conti fatti le forze aeree dell'Asse Roma-Berlino, dimostravano d'essere perfettamente all'altezza della situazione strategica in atto, mentre quelle antagoniste, per riconoscimento unanime dei governi stessi (la stampa estera di tutti i colori non ne fa mistero) erano nettamente inferiori.

Questo squilibrio ha consentito agli uomini di governo responsabili di opporsi alle delittuose manovre di quelle «forze occulte» che miravano — e mirano — a trascinare i popoli in una conflagrazione generale.

Nell'anno XVI dell'Era Fascista questa è la più bella vittoria della nostra aviazione.

Mai come quest'anno è brillata la verità del motto romano: «Si vis pacem para bellum».

Ancora una volta si è dimostrata esatta la preveggente volontà del Duce nel volere che l'aviazione costituisca la chiave di volta dell'immenso arco della Romanità risorta col Fascismo.

Gianni Bordini

I voli del Duce nell'anno XVI

OTTOBRE. — 31: Aeroporto di Guidonia - Aeroporto del Littorio, 65 minuti — *volo di allenamento*.

NOVEMBRE. — 7: Aeroporto del Littorio - Forlì, 75 minuti; 8: Forlì - Aeroporto del Littorio, 95 minuti; 27: Aeroporto del Littorio, 55 minuti, *volo d'ispezione ai lavori aeroportuali nel viterbese*; 30: Aeroporto del Littorio, 110 minuti — *volo d'ispezione ai lavori nuovo aeroporto del Littorio*.

DICEMBRE. — 24: Aeroporto di Guidonia, 110 minuti, *volo di allenamento sull'Agro Pontino e sul litorale tirrenico*.

GENNAIO. — 16: Aeroporto di Guidonia, 155 minuti, *volo di allenamento su Littoria e campi di fortuna lungo la rotta Roma-Napoli*.

FEBBRAIO. — 6: Aeroporto di Guidonia, 125 minuti, *volo di allenamento*; 26: Aeroporto di Guidonia, 60 minuti, *volo di allenamento sull'Agro Pontino*.

MARZO. — 9: Aeroporto di Guidonia, 70 minuti, *volo sull'Urbe e sull'Agro Pontino col Ministro degli Esteri polacco*; 10: Guidonia - Foligno - Guidonia, 75 minuti, *volo di allenamento e di ispezione all'aeroporto di Foligno*.

APRILE. — 2: Aeroporto del Littorio, 50 minuti, *volo di allenamento e d'ispezione ai lavori dell'aeroporto della Magliana e dell'Esposizione Universale*.

MAGGIO. — 27: Aeroporto di Guidonia - Viterbo - Guidonia, 95 minuti, *volo di allenamento e d'ispezione all'aeroporto di Viterbo*; 31: Guidonia - Campiglia - Guidonia, 125 minuti, *volo di allenamento e visita alle miniere di stagno a Monte Valerio*.

GIUGNO. — 5: Aeroporto del Littorio - Forlì, 90 minuti; 7: Aeroporto di Forlì, 75 minuti, *volo di allenamento*; 9: Forlì - Rimini, 20 minuti; 19: Rimini, 60 minuti, *volo su Lugo in occasione dell'anniversario della morte di Francesco Baracca*; 22: Rimini - Aeroporto del Littorio, 75 minuti, *volo di allenamento*.

LUGLIO. — 12: Aeroporto di Guidonia, 90 minuti, *volo di allenamento*; 21: Aeroporto del Littorio - Rimini, 70 minuti; 30: Forlì - Rimini, 30 minuti.

AGOSTO. — 18: Aeroporto di Guidonia - Isola di Pantelleria - Aeroporto del Littorio, 285 minuti, volo di ispezione ai lavori della base di Pantelleria.

SETTEMBRE. — 12: Forlì, 55 minuti, *volo di allenamento*; 14: Forlì, 30 minuti, *volo di allenamento*; 21: Treviso - Forlì, 55 minuti, *inaugurazione dell'aeroporto di Treviso*; 22: Forlì - Aeroporto del Littorio, 70 minuti.

OTTOBRE. — 12: Aeroporto del Littorio, 50 minuti, *volo di allenamento*; 19: Aeroporto del Littorio - Forlì, 80 minuti; 24: Forlì - Aeroporto del Littorio, 70 minuti.

NELL'ANNO XVI L'ATTIVITA' DI VOLO DEL DUCE E' STATA DI 41 ORE

Il Duce segue le evoluzioni della Divisione da caccia «Aquila»

© chartaland

Opere e attività di un anno

Nello storico discorso del 30 marzo al Senato il Duce così riassumeva il quadro della nostra potenza aerea: «*Tutta la struttura terrestre dell'Aeronautica è ormai a punto. Alcune migliaia di apparecchi formano il complesso delle nostre forze aeree. Esiste in Italia la possibilità di avere una massa di trentamila piloti*». E nel discorso pronunciato quattordici giorni prima alla Camera Fascista il Sottosegretario Generale Valle affermava che «*La teoria sull'impiego dell'Arma Aerea è basata sull'impeto e sull'audacia del pilota italiano, in un martellamento di masse concentrate nel tempo e nello spazio ove possa arrecarsi il maggior danno*». Chi voglia accingersi a tracciare, sia pure molto sommariamente, un quadro della nostra Aviazione nell'anno XVI dell'Era Fascista trova nelle affermazioni del Capo e nell'enunciazione di principi del Generale Valle gli elementi per impostare il proprio consuntivo.

Con la costituzione delle Grandi Unità ordinate omogeneamente fino alla Divisione, la R. Aeronautica ha subito un processo evolutivo di eccezionale importanza, reso possibile dalla sua accresciuta entità numerica e qualitativa e dall'entrata in funzione — avvenuta nello scorso marzo — di oltre sessanta nuove basi aeree. Dalla unità fondamentale della Squadriglia le forze aeree italiane raggiungono oggi l'unità massima della Squadra, costituita da Divisioni e Brigate da bombardamento e da caccia, del tutto omogenee, e da Reparti minori d'osservazione strategica. Quest'ordinamento che rende ogni grande Unità Aerea un potente maglio pronto ad operare in determinati settori già definiti, ha reso necessaria una nuova dislocazione delle forze aeree. I trasferimenti dei Reparti a basi di recente creazione e la costituzione di nuove unità formate con il materiale di serie approntato dall'industria nazionale, non hanno impedito alla Regia Aeronautica di procedere nel metodico addestramento bellico per raggiungere un sempre più elevato grado di perfezionamento. Due grandi manifestazioni — l'esercitazione a fuoco di Furbara in onore del Führer e la rivista alla 2ª Squadra Aerea passata dal Duce a Treviso — hanno attestato l'eccezionale grado di preparazione di tutti i nostri Reparti Aerei.

Con le nuove dislocazioni e l'accresciuta autonomia di volo, le nostre Forze Aeree hanno esteso il loro raggio operativo. Non a caso il Duce ha prescelto l'anno XVI per la sua ispezione aerea a Pantelleria, avvenuta pochi giorni dopo l'annuncio d'un ulteriore rafforzamento delle nostre Forze Aeree, da Mussolini deciso.

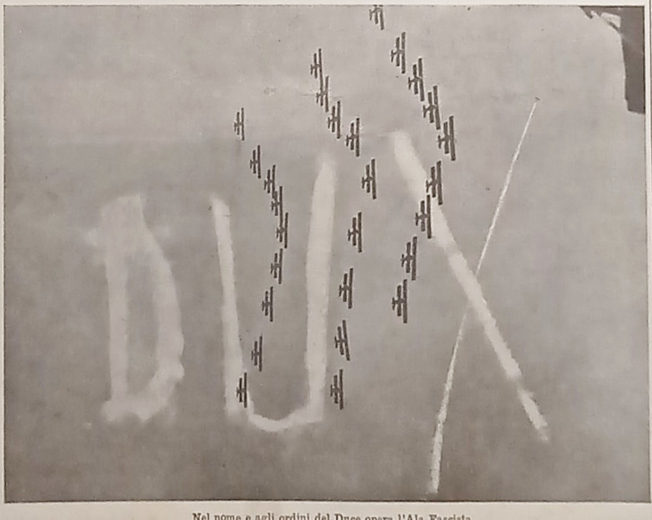
Altri si occupa qui dell'Aviazione di oltremare e dell'Aviazione legionaria. Ricorderemo soltanto che queste forze poderose in uomini, materiali e servizi, operanti a migliaia di chilometri dalla madre Patria hanno costituito una dimostrazione innanzi al mondo della potenza effettiva dell'Aviazione Fascista.

* * *

Il riordinamento degli Organi Consultivi centrali ha portato ad un perfezionamento dell'organizzazione del Ministero dell'Aria, con evidenti benefici nella politica aeronautica del Paese.

Nel campo del materiale l'Aviazione militare ha visto evolversi le proprie possibilità con l'adozione in larga serie di bombardieri veloci, dei tipi «S. M. 79» e «B. R. 20», con la costituzione di unità di «P. 32» e di «Ca. 135», con la realizzazione di Squadriglie degli ultra-veloci velivoli da combattimento «Ba. 88», con l'introduzione dei caccia «G. 50», mentre si profilano già i potentissimi «M. C. 200» e «C. R. 42». Nel settore marittimo, dove i bombardieri terrestri vanno sostituendosi agli idrovolanti, sono pure stati immessi taluni nuovi apparecchi come i «Cant. Z. 506 B» e i «Cant. Z. 509». Le caratteristiche di questi apparecchi sono troppo note a... troppo riservate perchè sia qui opportuno ripeterle. Si può in linea di massima affermare che ciascuno aeroplano delle nostre Divisioni da bombardamento è in grado di trasportare 2 tonnellate di carico bellico su percorsi di oltre 2000 chilometri a

(Continua in 2a pagina)



Nel nome e agli ordini del Duce opera l'Ala Fascista

LA CROCIATA

In 16 anni di vita l'Aviazione Italiana ha sopportato molte prove dalle quali è sempre uscita più vigorosa e più pronta ai cimenti; alla fine del XVI anno della Rivoluzione Fascista, in un periodo durante il quale tutta l'Europa ha tremato, l'Aviazione Italiana è stata ancora l'elemento dominatore degli avvenimenti e il fattore fondamentale della pace d'Europa, così come è il cardine primo del vittorioso procedimento della guerra Nazionale in terra di Spagna.

Sulla fine dello scorso settembre quando ormai un conflitto internazionale sembrava inevitabile ed i popoli erano sotto l'ansia tormentosa della mobilitazione e della guerra a breve scadenza, l'Italia come è noto non aveva adottato alcuna eccezionale misura di carattere militare perchè la preparazione bellica del paese è da molto tempo in pieno sviluppo e riposa su basi solidissime; ma sopratutto perchè la nazione fida pienamente sul suo organismo aeronautico, temprato dalle aspre guerre combattute e vinte nei cieli d'Africa e di Spagna e perciò bellicamente molto avanzato rispetto agli organismi similari delle altre nazioni. Giacchè è stato spesso ripetuto che l'Aeronautica è una forza prontamente mobilitabile e di immediato impiego e che la sua efficienza riposa non soltanto sulla coesione di tutti gli elementi dell'intero organismo ma sopratutto sulla convinzione che esso costituisca in caso di guerra un elemento decisivo di vittoria, è argomento che su queste colonne è stato spesso trattato ed è una realtà confortata dalla stessa pratica di guerra. E pertanto quando noi affermiamo che l'aviazione Italiana era pronta a balzare dalle sue pacifiche attività alle contese di guerra con l'usata serenità, con piena capacità d'offesa col suo slancio e col suo valore che è ormai tradizionale, pronta a congiungersi non idealmente all'altra aviazione dell'altro polo dell'Asse, decise entrambe a combattere ed a vincere come d'uso, non facciamo della retorica. Sia il fatto che solo chi ha creduto fermamente nell'immancabile avvenire dell'aviazione, come l'Italia Fascista e la Germania Nazista vi hanno creduto, può ritenersi così forte da guardare in faccia gli eventi anzi da dominarli.

Tuttavia quanto sopra abbiamo accennato si riferisce ad uno stato potenziale dell'aviazione come del resto era in potenza tutto l'organismo bellico della nazione, giacchè ciò che di più terribile e di angoscioso poteva verificarsi è stato scongiurato e gli stormi hanno perciò ripiegato le ali, e le navi sono rientrate alle basi e le truppe sono rimaste ferme nelle loro caserme.

Ma a conferma di quel che avrebbe potuto l'aviazione in caso di conflitto rimane tutto quanto di positivo essa ha compiuto e compie nei cieli pacifici e nei cieli arsi dalle vicende di guerra; e c'è molto di positivo perchè l'aviazione Italiana è in continua evoluzione nell'addestramento degli uomini, nel perfezionamento del materiale e nella applicazione dei metodi e della dottrina; ma sopratutto c'è molto di positivo nella incessante dedizione dell'arma alla causa dalle più pure idealità.

I Legionari Italiani sono tornati in parte sul sacro suolo della Patria: il loro volto, arso dalle battaglie e rugoso, il loro occhio, indurito dalle visioni più tragiche della morte e dello scempio, è umido della commozione che essi sentono di trovarsi dopo aver tanto sofferto, ancora sotto il nostro cielo incomparabile e il loro passo cadenzato ha la cadenza lenta ma immutabile dell'eccesso solenne dei vittoriosi; non altrimenti doveva risuonare sulle strade romane il passo dei legionari che ritornavano nell'Urbe sul trionfo delle conquiste d'Africa e d'Oriente.

Ma altri legionari rimangono ancora in terra di Spagna in attesa di eventi migliori; ...

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. 44 - Voli del Duce nell'Anno XVI - 1938

Testo in lingua italiana. Pagine 6 con illustrazioni.

Condizioni buone con segni del tempo come da foto.