

# WWII Rivista Aeronautica - L'Aquilone N. 13 Ventennale della R. Aeronautica 1943

## L'AQUILONE

IN FORTO - 1943 XI - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - IL GRUPPO COSTA CENTRALI S.p.A.

13

### Il ventennale della R. Aeronautica

L'Aeronautica Italiana celebra il ventennale della sua costituzione nella palpitante dimostrazione di tutte le sue energie, nel colmo della grande prova eroica per cui essa fu preparata, curata, potenziata.

Il 28 marzo 1923 la R. Aeronautica fu costituita ad arma indipendente, ad arma autonoma, in virtù di una intuizione derivata dalla sensibilità di pochissimi, allora. Fu uno dei primi atti concreti del programma d'azione del Governo fascista. La guerra 1915 aveva emancipato la nostra aviazione in tre anni di durissima e gloriosa lotta, per quello sviluppo mirabile che soltanto le supreme necessità possono dare agli strumenti che l'uomo si è creato a difesa della propria vita, della stessa guerra a cui le ali si affacciarono timidamente poi che l'Italia ebbe il privilegio di condurle per la prima volta al fuoco nella precedente campagna di Libia. Ed a quella si aggiunsero le prove, seppure sporadiche ma egualmente piene di valore effettuato nell'immediato dopo-guerra da aviatori desiderosi soltanto di mantenere un livello di ardimento e di prestigio alla Patria, per cui, al 28 marzo 1923, vi era già quel tanto di spirito e di realtà da poter con assoluta fede e serena coscienza gettare le basi di un organismo militare a sé stante che doveva ben presto diventare uno dei più saldi sostegni della nostra politica, una genuina espressione della nostra volontà fattiva.

L'ordinamento aeronautico del 28 marzo 1923, unificando le forze aeree del Regno onde potessero avere oltre all'unità organica, amministrativa e d'impiego la massima efficienza, aveva raggiunto, per l'epoca, il fine che si proponeva. Ma la crescente importanza dell'arma aerea ed il suo ininterrotto sviluppo potenziale avuto in tutti i grandi Stati imposero anche a noi di proseguire lo sforzo; e nei rapporti delle risorse nazionali e delle disponibilità finanziarie visti attraverso i bilanci aeronautici delle varie potenze questa fatica segnò per l'Italia una luminosa dimostrazione di volontà, di genio e di pratica realizzazione inquantochè, precisamente negli anni che seguirono la costituzione — 1924-1925 — l'Aeronautica Italiana iniziò l'era delle sue più belle manifestazioni, dapprima rivalutando tenacemente con il più grande e attrezzato complesso aeronautico esistente, l'aviazione francese, e poi mantenendo un indiscusso primato. L'ordinamento costituzionale del 1925 subì successive modifiche man mano che le necessità esigevano nuovi adattamenti man mano che il programma di azioni si ampliava insieme alle responsabilità.

Tre possono considerarsi gli ordinamenti base dopo quello del 1923: il primo comprendito da un insieme di provvedimenti che va dal maggio 1925, quando venne sospeso il Commissariato per l'Aeronautica ed istituito il Sottosegretariato di Stato, all'agosto dello stesso anno con la costituzione del Ministero dell'Aeronautica sotto l'alta direzione del Duce e con la nomina di Italo Balbo a Sottosegretario nel novembre successivo; il secondo ordinamento, quello del 1931 dettato dalle nuove concezioni della guerra aerea che avevano dimostrato la necessità di stabilire l'unità organica della difesa dell'aria e di affidarlo esclusivamente all'Armata aerea — veniva in tal modo garantito il più alto rendimento dei mezzi aerei destinati all'offesa e alla difesa senza frazionamenti di impiego e con unità di comando, di istruzione, di preparazione, e l'ultimo, l'ordinamento del 1934, imposto dall'esperienza della guerra.

E mentre così si sviluppava la nostra opera e se ne armonizzavano le funzioni con gli scopi valorizzando i fatti acquisiti, le esperienze, gli insegnamenti, ed impostando i nuovi problemi con coraggiose concezioni anticipatrici, nascevano le espressioni esteriori, le prove inoppugnabili, i collaudi di quell'opera stessa che in questo ventennale ha pervaso i nostri spiriti, ha dominato le nostre azioni. Guardare oggi a questi vent'anni equivale a rivivere tutta la nostra vigilia guerriera, la nostra stessa giovinezza della nuova era fascista. E gli echi di avvenimenti memorabili, mai spenti fra i nostri sentimenti, ritornano in questo giorno, cari tra i nostri ricordi e certamente tra i ricordi di tutti gli Italiani che videro nelle ali tricolori il segno del loro stesso rinnovato destino. E così alle manifestazioni più significative, dapprima



UN TRASPORTO NEMICO CARICO DI MUNIZIONI SALTA IN ARIA COLPITO DA UN NOSTRO AEROSILURANTE

single, seguendo la via era impetuosamente iniziata da aviatori della tempra di Ferrarin e di Masiero con il loro stupefacente volo Roma-Tokio, la prima ambasceria alata recata al popolo nipponico; poi le imprese di De Pinedo nel 1925 con il volo di 55.000 chilometri attraverso l'Europa, l'Australia e il Giappone, la Coppa Schneider vinta negli Stati Uniti da De Bernardi, nel 1926, la doppia traversata atlantica di De Pinedo nel 1927, e poi le grandi prove di massa, leste, volute, condotte e realizzate da Italo Balbo: la crociera nel Mediterraneo Occidentale del 1928 e quella del Mediterraneo Orientale dell'anno successivo, il volo Italia-Brasile nel 1929, prima traversata dell'Atlantico in formazione e finalmente la superba Crociera del Decennale che portò 24 idrovolanti italiani nel nuovo Continente. Impresa non superata ed ancora difficilmente imitabile, essa fu la testimonianza reale del grado di perfezione raggiunto dall'aviazione italiana in dieci anni di vita.

Nel frattempo era stata compiuta la pacificazione della Libia, vasta opera militare a cui l'arma aerea partecipò attivamente ed assiduamente. Poi vennero i primati, primati internazionali, assoluti e di categoria, dove l'Italia colse altre vittorie ambittissime. Ricorderemo il primato mondiale di velocità conquistato da Angelo nel 1931 con 793 chilometri ora, primato che rimase imbattuto per oltre cinque anni e lo è tuttora per la categoria degli idrovolanti, il primato di altezza più volte contestato con la Gran Bretagna è detenuto finalmente nel 1934 con oltre 17.000 metri per opera del Colonnello Perzi. Il primato di distanza in linea retta venne già conquistato dall'Italia nel luglio 1933 con il volo Italia-Brasile del Ferrarin e del Prete e mantenuto per oltre cinque anni. Altre brillantissime affermazioni furono quelle del «sorel Verda» con la grande vittoria sportiva nella gara internazionale Istra-Damasco-Parigi nel 1937, con la Transvolata Atlantica Italia-Brasile del 1938,

e numerose altre dimostrazioni rappresentate da prove singole, da primati di categoria da manifestazioni all'estero delle nostre squadriglie di alta acrobazia, dalle grandi manovre dell'armata aerea che dal 1931, primo impiego strategico di una massa di 900 apparecchi, furono periodicamente ripetute. Anche l'aviazione civile riceveva ampio sviluppo. Dai collegamenti postali tra Roma e Napoli e Milano-Venezia iniziati nel 1919, si passò nel 1926 a cinque linee regolari di cui due internazionali con uno sviluppo di circa 4000 chilometri, e nel 1931 l'aviazione italiana già disponeva di una rete aerea di 17.835 chilometri. In seguito la nostra rigogliosa organizzazione civile poté istituire oltre alla linea biestimale dell'Impero un importantissimo collegamento fra l'Italia e l'America latina che cessò soltanto dopo due anni di guerra. Nel frattempo gli avvenimenti politici maturavano e sorsero...

(continuazione a pag. 2)



[Controllare la descrizione dettagliata](#)

Valutazione: Nessuna valutazione

**Prezzo**

Prezzo di vendita 8,99 €

[Fai una domanda su questo prodotto](#)

Descrizione

## **Rivista Modellismo Aereo - L'Aquilone N. 13 - Ventennale della R. Aeronautica - 1943**

**Testo in lingua italiana. Pagine 8 con illustrazioni.**

**Condizioni buone come da foto.**