



... Piccio, Fonk ...
e l'avvenire della
navigazione aerea



E' ritornato dalla Francia il colonnello Piccio. Egli è entusiasta delle festose accoglienze ricevute a Parigi; accoglienze che egli ha gradito moltissimo perchè le ha considerate non tanto dirette alla sua persona quanto al nostro Paese.

« L'Aereo-Club di Francia » — ha detto il colonnello Piccio — assegna ogni anno tre medaglie d'oro agli aviatori francesi delle tre specialità: caccia, bombardamento e ricognizione. Una quarta medaglia d'oro viene destinata ad un aviatore alleato. Quest'anno la scelta è caduta sulla mia persona. Questa circostanza ha dato luogo a molteplici manifestazioni di simpatia italo-francesi, nelle quali le più alte autorità politiche francesi hanno cercato di far dissipare alcune nubi sorte sulla nostra buona amicizia; e sono lieto di avere potuto cooperare a tale felice riavvicinamento. »

L'ultimo aeroplano tedesco

Dalla politica passando all'aviazione, il colonnello Piccio ha raccontato che fra gli apparecchi consegnati dai tedeschi ve n'è uno, il *D VII*, che ha destato la meraviglia di tutti i competenti per le straordinarie sue qualità di combattimento. Pur non essendo molto veloce, nè dotato di grande forza ascensionale, ha una maneggevolezza tale da permettere le più ardite evoluzioni con la più grande rapidità, ed ha, sopra tutto, la proprietà, preziosa in combattimento, di rimanere stabile in qualunque posizione voglia il pilota, in modo da consentire a questi di sparare senza nessuna preoccupazione di scivolare o perdere quota.

È stato chiesto al colonnello Piccio il suo parere sull'avvenire dell'aviazione, ed è interessante conoscere le idee pratiche di un uomo che ha forse, in Italia, al suo attivo il più gran numero di ore di volo.

« Deve essere compito della buona stampa italiana di vigilare perchè non si verifichi, come temo — ha detto il colonnello Piccio — il fallimento dell'aviazione. In Francia ho visto su tutti i giornali articoli seriissimi e sensati sull'aviazione del dopo guerra, articoli tutti scritti o

ispirati da persone di vera competenza. Da noi quasi tutto quel poco che si è scritto è servito solo a creare dei pericolosi preconcetti. Il pubblico profano ha quasi l'impressione che si voglia di punto



Il colonnello Piccio.

in bianco stabilire dei servizi aerei della stessa maniera che si è inaugurato il direttissimo Roma-Trieste.

« I saltuarii voli di esperimento che sono stati fatti in questi giorni servono a corroborare questi pregiudizi mentre non fanno avanzare in niente il problema dell'aviazione futura. Di *raids* ne sono stati fatti molti meravigliosi, prima e durante la guerra. Essi servono solo a dimostrare che l'aeroplano è capace di fare lunghi percorsi, ma non hanno dato ancora la dimostrazione che esso sia capace di un servizio regolare e sicuro.

« Ora io credo che tale servizio sia possibilissimo, a patto però di procedere con principii rigorosissimi.

« Cominciamo intanto col liberare il campo da alcune false idee. Si discute da molti se l'aviazione dovrà essere militare o civile. C'è chi la vuole esclusivamente civile, e chi esclusivamente militare. Hanno torto. Come c'è in mare la flotta militare accanto a quella mercantile così dovranno svilupparsi nell'aria le due flotte militare e civile ispirandosi ambedue a principii essenzialmente diversi, come diversi sono i loro scopi.

« Gli apparecchi che esistono ora non sono, a mio parere, l'ideale per iniziare esperimenti di aviazione borghese, ma vi sono alcuni tipi che possono prestarsi a seri esperimenti.

« Per evitare il fallimento della nostra aviazione — ha continuato il colonnello — bisogna iniziare presto una prova di servizio, ma non bisogna iniziare prima di avere stabilite tutte le garanzie di sicurezza del servizio stesso.

« Se l'iniziamo in cattive condizioni, l'esperimento fallirà e ritarderemo di molto lo sviluppo che certamente spetta ai servizi aerei.

Le rotte aeree

« Per cominciare, si studi bene una zona dove sia già stata fornita dalla natura una striscia di terra tale da consentire in qualunque caso di *panne* di atterrare anche se per la foschia intensa il pilota è costretto a viaggiare a 10 metri di altezza. Perchè, per me, le rotte aeree non devono essere date da successivi campi di atterramento a decine di chilometri, perchè in queste condizioni, con foschia o con nuvole basse, il pilota non avrebbe garanzie di sicurezza. Bisognerà fare della vere rotaie che costeranno meno di quelle ferroviarie, e che dovranno essere munite di tutti gli organi di segnalazioni capaci di agevolare la rotta dei velivoli, come fari luminosi o palloncini da innalzare al di sopra della nebbia, ecc. Quando sarà ben delimitata questa striscia di terreno in modo che sia sentita dal pilota anche quando la visibilità non è perfetta, si potrà volare anche nei giorni che sono ora proibitivi.

« Trovata ora una di queste rotaie na-



Un audacissimo: Il capitano Ernesto Segni.



Un valorosissimo: Il tenente Giacomo Camillo Di Carlo.



Un campione eroico: Il capitano Amantea.

turali, incarichiamo una squadriglia di quindici apparecchi di fare un servizio modesto ma continuo: che faccia partire un solo apparecchio al giorno, sempre alla stessa ora e per la stessa destinazione, contentandosi di portare della zavorra. Vediamo in un periodo di due o tre mesi quante volte il viaggio si sarà potuto compiere, quanti apparecchi saranno andati fuori uso, quanto personale occorrerà per il suo buon funzionamento, quale sarà infine la spesa. Solo allora avremo fatto una dimostrazione che potrà convincere gli scettici e potrà dare affidamenti e insegnamenti per i servizi più seri che si dovranno organizzare.

« Io so di molte richieste — ha concluso il colonnello Piccio — che già ci sono dall'estero per rotte aeree che dovranno passare sul nostro territorio. Ora l'Italia deve lavorare seriamente per mettersi in grado di gestire essa direttamente queste rotte in territorio nazionale. E' necessario per la nostra dignità e per lo sviluppo della nostra industria aviatoria. »

L'opinione di Fonk

I problemi relativi all'avvenire dell'aviazione continuano, in Francia, ad occupare egualmente la stampa, la quale si fa eco ogni volta delle preoccupazioni e dei voti degli eroici aviatori, che hanno così largamente contribuito alla disfatta del nemico.

Un redattore del «Matin» ha intervistato il luogotenente Fonk, e l'intervista con l'«asso degli assi» viene così riferita:

— «Tutti credono di conoscere i progressi, che l'aviazione ha raggiunto durante da guerra. Ma forse non li si conosce affatto. Se la guerra fosse durata ancora qualche settimana ancora, allora sì, voi li avreste ben conosciuti! Sarebbe stato così offerto al mondo lo spettacolo di intiere città bruciate e rase al suolo. Noi era-

vamo ben pronti a ciò. Il nemico anche, forse!

L'armistizio è sopraggiunto. Tanto meglio per le innumerevoli vite risparmiate.

Dopo l'armistizio, la pace. L'aviazione del commercio si svilupperà: trasporti di posta, di persone, di merci.

Alcune nazioni avranno dei governi che nulla faranno, che lesineranno, che faranno disperdere gli sforzi individuali. Altre nazioni faranno un grande sforzo, come se tutta la loro vita dipendesse da questo. Grandi apparecchi saranno costruiti, leggeri e veloci. Il cielo dei loro paesi ne sarà popolato, mentre resterà deserto il cielo dei popoli che non avranno, compreso l'aviazione.

La pace regnerà sulla terra. Gli armamenti saranno limitati, e forse soppressi. Ognuno si sentirà al sicuro da un'aggressione brutale, perchè penserà forse che ci vorrà del tempo...

E intanto il cielo sarà solcato da apparecchi leggeri e veloci — i volatili del commercio!

E chi impedirà ad un popolo governato da una banda di briganti di concentrare in una bella notte fresca e gioiosa, la sua flotta dell'aria sulla capitale del nemico?

E chi potrà vietargli di caricare questa flotta aerea di esplosivi fatti con i prodotti normali dell'industria, o di gas asfissianti, nascosti disotto la rassicurante veste di innocue merci?

In una notte, la capitale non esisterebbe più. L'indomani, si costruirebbero delle nuove città, delle nuove fabbriche, delle nuove vie di comunicazioni...

Sogno di ieri questo, che, senza l'armistizio, si sarebbe rivelato come una verità tra qualche settimana appena, sappiatelo!

E fra qualche anno, non avranno forse le stesse qualità ideali degli apparecchi

bombardieri, per leggerezza e velocità, i velivoli del commercio?

Solo la minaccia dei mezzi di rappresaglia, che potrà mettere in opera la flotta nemica presto levatasi da tutti i punti del territorio, potrà impedire un simile attentato. Ma bisogna che questa minaccia sia grande e sia quasi equivalente. Se la nostra flotta aerea prenderà nel mondo lo stesso posto disgraziato, che occupa la nostra flotta mercantile marittima, chi sa se la minaccia sarà sufficiente?

Lavoriamo, se non vogliamo subire l'inevitabile.

Quali che siano le limitazioni degli armamenti e comunque minuziose le cure del controllo, la sola presenza ostile di questo pericolo ci sarà odiosa, come la presenza alle nostre porte dell'armata tedesca da quarantotto anni.

Lavoriamo. Il nostro sangue versato ci ha sottratti a questo incubo, e ci ha ridato il posto, che la storia ci ha sempre assegnato.

Non perdiamolo durante la pace, per ragioni di indolenza o di ignoranza.

Bisogna comprendere, che dalla superiorità dell'aviazione durante la pace dipendono non solo il nostro prestigio e la nostra ricchezza, ma anche la nostra sicurezza.

Compriamo lo sforzo che è necessario. Creiamo un ministero dell'Aria, come l'Inghilterra, con un uomo competente alla testa, munito di pieni poteri e dei mezzi sufficienti; e questo ministero aiuti gli inventori, sostenga le industrie, sovvenzioni le imprese dei trasporti, sviluppi insomma il programma dell'aviazione di guerra e dell'aviazione di pace, le quali sono inseparabili.

Cerchiamo di utilizzare il nostro immenso materiale di guerra. Facciamone dono alle imprese di turismo, di posta, e sovvenzioniamo queste imprese più tosto che lasciar perire i nostri apparecchi».