

Il dominio dello spazio e quello del mare

Il problema dei rapporti avvenire fra la marina militare e l'aviazione, è stato esaminato con quella competenza che gli è consueta, in questi giorni, dal contrammiraglio Ettore Bravetta. Un movimento analogo di opinione si manifesta in Francia, dove ritornano in auge, convenientemente adattate ai nuovi strumenti di guerra, le famose teorie della « Jeune Ecole », delle quali furono antesignani l'ammiraglio Aube e Gabriel Charmes; dove si vuole che il criterio finora prevalso, di considerare le navi di linea come la massima espressione della potenza navale, relegando al secondo posto le flottiglie siluranti e tenendo gli aviatori in conto di saltibanchi e di intrusi, sia radicalmente modificata a seconda degli insegnamenti della guerra guerreggiata, i quali hanno dimostrato che le idee preconette e le mentalità tradizionali, chiuse, limitate, incapaci di aprirsi alla visione delle possibilità inerenti all'impiego di mezzi e metodi nuovi, sono dannose e pericolose nella preparazione bellica e debbono pertanto essere spietatamente combattute ed eliminate.

L'amm. Daveluy, il Mahan francese, come lo chiamano i suoi allievi ed ammiratori, il celebre fondatore della « Doctrine Navale » ha preso nettamente partito per la cosiddetta *poussière navale*, la quale non comprende più, come ai tempi dell'amm. Aube, soltanto le siluranti sopraeque, ma altresì i sommergibili ed i veicoli; esercitando in favore di essa tutta la grande autorità che meritamente gode nella marina francese e fuori di essa. Ed è un fatto, che tendono a prevalere appunto i criteri dell'amm. Aube, il quale fu un precursore ed ebbe la sorte comune di tutti i precursori: criteri compendiate nella frase: « *Le nombre, la vitesse, la spécialisation et l'offensive à outrance* ».

Ora non è chi non veda, nota il Bravetta, che soltanto le siluranti in mare ed i velivoli in cielo, possono soddisfare pienamente ed economicamente a siffatti postulati, i quali, quando l'amm. Aube li formulò non potevano avere tutta l'applicazione onde sono suscettibili, perchè

l'aviazione era un mito; il sottomarino, un arnese sperimentale, assai più pericoloso per il suo equipaggio che per il nemico; la torpediniera, una navicella di scarsa velocità e potenza militare, incapace di navigare con mare grosso?

Le flottiglie siluranti subacquee e sopraeque dovrebbero dunque, giusta i concetti attualmente propugnati dai tecnici francesi, costituire la prima linea difensiva della Francia; le squadriglie aeree, con le loro bombe ed altri terribili arnesi di distruzione, essere invece la sua arma offensiva prediletta.

« In tal modo la Francia — così scrive il Gautreau — dati i vantaggi strategici della sua posizione geografica, potrebbe tener testa a qualunque nemico europeo; comandare la Manica e le rotte mediterranee; far sentire il peso del suo braccio anche nell'Atlantico. Uno stormo numeroso di velivoli da bombardamento con base a Malta, potrebbe rendere intenibili Taranto e Biserta; ma la reciproca è ugualmente vera, e si deve temere che una guerra futura nel Mediterraneo avrebbe il risultato di impedirne la navigazione a qualunque nave, ad eccezione dei cacciatorpediniere e dei sommergibili ».

Per quanto riguarda la eventualità di un conflitto armato nel Mediterraneo, non è dubbio che la posizione strategica dell'Italia è anche superiore a quella della Francia dal punto di vista di un efficace impiego dell'aviazione; tenuto conto che molte delle nostre isole si prestano assai bene ad essere basi di squadriglie aeree e specialmente se non commetteremo l'errore di privarci del Dodecaneso.

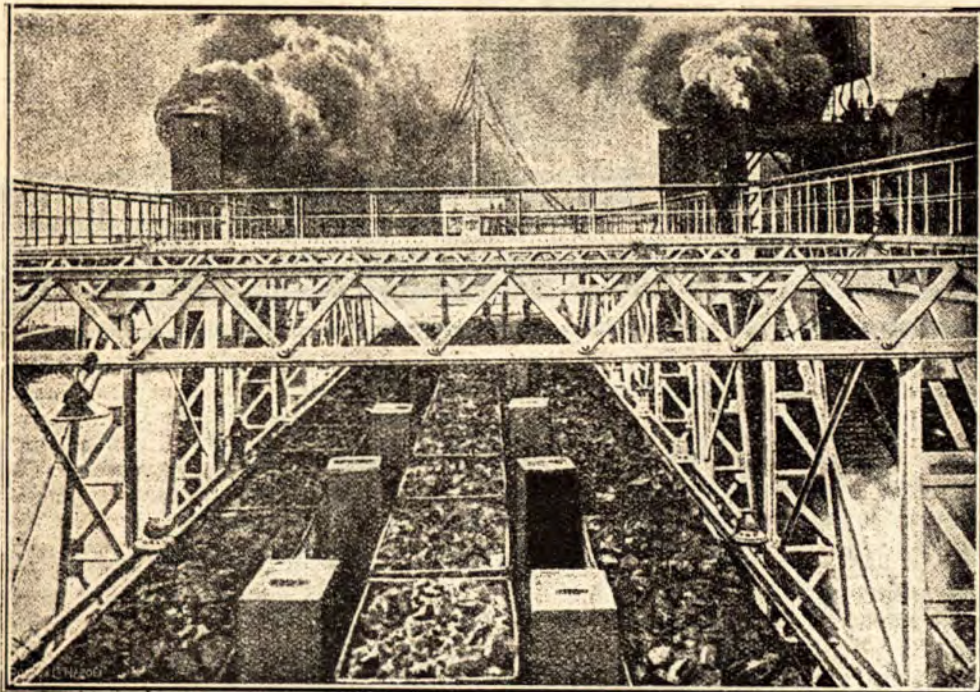
Naturalmente tali basi, predisposte con saggia previdenza e larghezza di mezzi, dovranno essere impervie a qualunque bombardamento dall'alto; la preparazione di esse e di ogni altra cosa necessaria alla guerra aerea intensa, dovrebbe essere iniziata senza indugio e proseguita con indefessa costanza, perchè la cosiddetta Lega delle Nazioni non è che il sogno di un mistico nel cui cervello fermenta ancora il lievito delle stolte idee dei quaccheri dai quali discende. Pazzo chi si fida di

simili utopie!... Come bene dice il Taine: « In questo mondo chiunque è debole diventa preda del forte e non appena un popolo acquista una forma d'organizzazione superiore, i suoi vicini debbono imitarlo. Colui che dimentica oggi di fabbricare dei cannoni rigati e delle corazzate, sarà domani un protetto risparmiato; posdomani un marciapiede calpestato; il giorno seguente, un bottino da divorare ».

Quando il grande filosofo francese scriveva queste parole, i cannoni rigati e le corazzate erano appunto l'ultima espressione della potenza bellica, come ora il velivolo.

Il lavoro è la massima e la più ineluttabile delle leggi alle quali l'uomo deve ubbidire e le leggi, come disse Montesquieu sono i rapporti necessari derivanti dalla natura delle cose. Il lavoro delle generazioni successive apre senza posa dei nuovi orizzonti ed è perciò che tanto nella scienza politica, quanto e più ancora nella scienza militare, l'intuizione dell'avvenire deve essere considerata la qualità più importante e necessaria dei capi veramente degni di essere tali.

La guerra continuerà ad essere una necessità alla quale l'uomo tenterà sempre invano di sottrarsi; ed in tutte le guerre finora combattute la vittoria è sempre stata il frutto di un'idea nuova, realizzata ed applicata in anticipo dal vincitore, disdegnata o misconosciuta dal vinto. Kimburn è la prima applicazione della corazza alla nave di linea; Solferino è la comparsa del cannone rigato; le vittorie dei Confederati, del *Merrimac* sulle navi degli Stati Uniti e l'affondamento in pochi minuti del *Saint-Louis* e del *Congress*, attestano la potenza del rostro, riconfermata a Lissa con la perdita del *Re d'Italia*; le crociere vittoriose dell'*Alabama* e qualche anno dopo della *Union* e del *Huascar* svelano i vantaggi della velocità che conferisce l'ubiquità e l'invulnerabilità: vantaggi confermati dalla vittoria tedesca di Coronel e dall'annientamento della squadra di von Spree alle Falkland nella guerra mondiale. Sadowa, dove si



I trasporti di guerra: il ponte interno di un mastodontico *ferry-boat* inglese.

saldò l'unità della Germania, fu il trionfo del fucile a retrocarica; Sedan, dove crollò il secondo impero, dimostrò l'importanza dei grossi effettivi e della mobilitazione rapida; l'immane battaglia di Francia, dove fu fiaccata definitivamente la potenza militare tedesca, è il trionfo della meccanizzazione della guerra.

Nell'immane conflitto da pochi mesi l'aviazione avrebbe potuto essere, ma non fu per incompienza di uomini ed insufficienza di mezzi, l'elemento decisivo; essa lo sarà certamente nelle guerre avvenire.

E si domanda opportunamente Ettore Bravetta: Sono gli uomini che hanno il grave compito di provvedere alla sicurezza della nazione, persuasi di questa verità?

Sanno essi che l'aviazione avrà una importanza enorme anche nella vita economica?

Non si può non essere trepidanti per l'avvenire constatando che mentre i due dicasteri militari della guerra e della marina lottano per assorbire l'aeronautica civile, vivo è il lavoro negli ambienti politici per ottenere l'istituzione di un nuovo portafoglio che sarebbe, naturalmente, dato ad un incompetente. Ben a ragione negli ambienti aviatori si fanno voti, perchè il culto delle incompetenze, che durante la guerra tanto ritardò lo sviluppo dell'aviazione, con danno gravissimo dell'erario, cessi una buona volta ed a dirigere il nuovo dicastero o sotto dicastero dell'aeronautica vada un uomo conoscitore dell'aria e degli aeroplani, il quale sappia ottenere i fondi che furono rifiutati al generale Morris e soprattutto farne buon uso.

Il programma aviatorio britannico presentato or non è molto ai comuni dal generale Seely, implica la spesa di 66 milioni di sterline e l'obbligo di tenere sotto

le bandiere 150 mila aviatori. Il generale Seely ha manifestato il proposito « di produrre gli apparecchi più rapidi, maneggevoli e sicuri, che possano essere costruiti per mantenere indiscussa la superiorità aerea dell'Inghilterra sopra ogni altra nazione. Questa superiorità è stata guadagnata durante la guerra — ha detto il generale — con incessante sacrificio per parte degli aviatori inglesi, i quali hanno abbattuto 8000 macchine nemiche, qualcosa che rappresenta almeno 40 o 50 mila combattimenti aerei ad una altitudine variante fra i 2000 e gli 8000 metri. Nes-

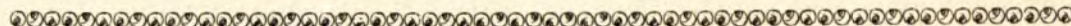
sun'altra aviazione, nè fra gli alleati nè fra i nemici ha dato tali risultati. Se la guerra fosse continuata, la spesa per il prossimo anno sarebbe salita a 200 milioni di sterline, cioè 5 miliardi di lire e la produzione sarebbe andata oltre i 5000 aeroplani per mese ». Queste cifre sembrano meravigliose quando si consideri che allo scoppio della guerra l'Inghilterra non ha potuto mettere in campo più di tre squadriglie di aeroplani, essendo i suoi effettivi di aviazione infinitamente inferiori a quelli della Francia e della Germania.

La Francia, che non vuole restare indietro costituisce un corpo speciale di ingegneri aeronautici e si accinge a studiare apparecchi di grande potenza e velivoli ad ali pieghevoli che le navi porteranno a bordo.

Noi non possiamo nè dobbiamo lasciarci strappare il dominio dell'aria, come quello del mare, e tanto più avendo aviatori e costruttori i quali non temono confronti. Basta considerare che la Gran Bretagna, dopo cinquant'anni di sapiente lavoro diplomatico, di pressioni più o meno garbate, di violenze più o meno esplicite, è riuscita a fare del Mediterraneo un lago britannico chiuso da Suez e Gibilterra, vigilato da Malta e Cipro. Il mare latino è diventato la prigione dell'Italia e della Francia, che possono infrangerne le porte soltanto per mezzo dell'aviazione.

Noi speriamo nel velivolo, e solo sull'ala latina possiamo oggi vedere la nostra emancipazione e la nostra salvezza!

LECTOR





STABILIMENTO INDUSTRIE MECCANICHE

NAPOLI

Via Cesare Rossarol 77^A ed ex Giardino Forino a Pontenuovo

Telefono interpr. 49-49

Direzione e Amministrazione Via dei Mille 16

Telefono 52-95

FABBRICAZIONE E RIPARAZIONI DI RADIATORI E SERBATOI PER AUTOMOBILI E VELIVOLI. ✦ TUBAZIONI. ✦ COSTRUZIONI IN LAMIERE FERRO, RAME, OTTONE. ✦ LAVORAZIONI DI METALLO IN GENERE. ✦ ✦ COSTRUZIONI IN LEGNO.

N. B. - Stabilimento specializzato nella fabbricazione dei Radiatori per motori, e serbatoi per olio e benzina. Per dette produzioni si è avuto il plauso delle Autorità competenti.