



« L'AERONAUTICA ITALIANA »

In tema di decadenza



L'Aeronautica italiana attraversa un momento di acuta crisi, mentre più viva e più fervida si manifesta invece, in questo campo, l'attività degli altri Stati. Si raccolgono ogni giorno nuovi gridi di dolore, nuove voci d'allarme e di rimpianto. Ogni giorno c'è qualcuno che depreca o che invoca: qualcuno il quale vede come animosamente e ferreamente le altre nazioni si mettano sul cammino del grande incremento dell'aeronavigazione, mentre l'Italia — che era al primissimo posto, durante la guerra — perde terreno, resta indietro, distanziata, smarrita, per le grandi battaglie economiche della pace.

Ecco, infatti, ancora un documento accorato: ecco come parla un ufficiale più volte decorato al valore, *magna pars* dell'organizzazione aeronautica e probabile candidato per le elezioni in un collegio dell'alta Italia. Questi suoi titoli uniti ad un'altra assai invidiabile qualità, la giovinezza, danno veramente il tono a quello che è, o dovrebbe essere, per un grande popolo, l'imminente programma politico anche negli inevitabili svolgimenti del nuovo mezzo di locomozione aerea applicato alla vita pratica delle nazioni.

Giustamente, questo valoroso organizzatore di tante nostre belle fortune aeronautiche di ieri, rilevava che quando l'Inghilterra e la Francia prendono la via dell'Oriente europeo ed asiatico, non la prendono invano. Oggi questi due paesi hanno già pronti i più precisi programmi per riaffacciarsi all'Oriente non solo colle ferrovie e con le linee di navigazione, ma anche con servizi aerei, i quali pur troppo trascurano intieramente gli atterraggi intermedi in Italia (che pur sarebbero così logici e così comodi) e di conseguenza feriscono gli interessi del nostro paese, da natura dotato, più d'ogni altro in Europa, per favorire l'aereonavigazione. Dove e quali le responsabilità, per questa italiana acquiescenza ai programmi stranieri o, quanto meno, per questa pigrizia a preparare e a muoversi in un campo di così vasti interessi?

Le responsabilità sono innanzi tutto, nel pubblico. Chi ci dirà perchè la stampa italiana, così curiosa, se non così competente, di ogni altro problema scaturito o sviluppato dalla guerra, si limita a commentare o magnificare, a secondo dei casi, le varie gesta individuali aviatrici, trascurando di intraprendere una vera campagna per la sistemazione definitiva dell'aeronautica? La guerra sorprende in fasce il nuovo mezzo di locomozione; pochi velivoli, un paio di veri dirigibili, qualche sezione aerostatica. Poichè eravamo stati i primi ad applicare

in guerra, sui campi libici, l'offensiva aerea, avevamo la sensazione diretta dell'importanza che le si preparava per i futuri più grandi conflitti armati: ciò nondimeno i precursori e profeti videro le proprie istanze sottoposte a giudizi che oggi dovrebbero provocare severissima condanna per la miopia di chi li formulava...

E così l'aeronautica, tanto nell'ambito del « più pesante » quanto in quello del « più leggero », nata prima della guerra fra diffidenze di incompetenti e misoneisti, venne ad isterilirsi proprio nel momento in cui le si apriva, le si spalancava, anzi, la gran porta delle applicazioni pratiche. Nei primi anni del nostro intervento a fianco dell'Intesa (chi lo ignora ormai?), attraverso le solite difficoltà burocratiche, le beghe dai suoi capi troppo spesso incompetenti o smaniosi di trovare in una qualsiasi affermazione bellica un vantaggio immediato e personale, l'aeronautica italiana, pur rendendo utilissimi servizi, scrivendo pagine fulgide, annoverando un'eletta schiera di eroi, ebbe una vita rachitica e non riuscì ad affermarsi in modo definitivo.

E' giusto dire che un soffio giovanile di vita e un palpito ricco di promesse si ebbero con l'avvento dell'on. Chiesa quale Commissario Generale per l'Aeronautica. Si moltiplicarono allora le fabbriche di aeroplani e di idrovolanti, si quadruplicarono le scuole di aviazione ottenendo, in picciol tempo, piloti ed osservatori a dovizia. Ma l'opera ardita venne presto insidiata dall'invidia e dal pettegolezzo dei vecchi Comandi e presa poi a dirittura di fronte dagli altissimi che, nell'autorità centrale borghese erroneamente vedevano un pericolo, una *diminutio capitis*.

Vera colpa fu quella di non resistere, di non fare appello al paese contro l'ostuzionismo delle supreme autorità mobilitate. Di conseguenza l'aeronautica italiana non ebbe un organico, e nonostante tutte previdenze savamente escogitate, e tutti i milioni spesi, visse come era nata, cioè oltraggiata e indifesa. Oggi, a guerra finita, è ferma sulle sue, ahimè non conquistate, posizioni e corre il rischio di perire nel confronto con l'aeronautica straniera.

L'Italia, ponte aereo naturale dell'Europa occidentale e settentrionale all'Asia e all'Africa, e Roma, centro aereo mondiale, si preparano a subire l'insulto dei grandi velivoli e dei mastodontici dirigibili provenienti dagli Stati Uniti, dall'Inghilterra dalla Francia, dalla Germania e avviati a Costantinopoli, nell'Egitto, nell'India,

fin nella lontanissima Australia, senza prendere con sé a volo alcun interesse commerciale italiano, sfruttando invece, per i propri paesi, gli aerodromi e i cannoni ceduti dal governo nostro per un tozzo di pane alla speculazione straniera.

Tutto questo è doloroso in sé stesso: ma è anche più doloroso che nessuno levi la voce per denunciare come si rovini irreparabilmente l'avvenire aeronautico, distruggendone, fra l'altro, le basi industriali. Continuando, come oggi si fa, a liquidare, a trasformare il materiale aeronautico di guerra in materiale non più a servizio dell'aria in tempo di pace, ci vedremo poi costretti ad acquistare all'estero gli aeroplani dei quali si rendesse evidente e urgente il bisogno in un prossimo futuro.

Si è preferito distribuire milioni di indennizzo alla possibilità di tenere in vita forse con minore spesa, almeno qualche industria aviatoria che, conscia dell'avvenire, desiderasse di continuare il proprio lavoro, sia pure in proporzioni ridotte. Dal punto di vista dell'aereonavigazione questa fobia è un vero delitto. Lo Stato ha perduto sulle liquidazioni dell'enorme cumulo di materiale acquistato in Italia e all'estero per le costruzioni aeronautiche, ha pagato somme rilevanti a case costruttrici danneggiate dalla rescissione dei contratti di guerra, ha accumulato nei suoi magazzini innumerevoli parti di apparecchi, le quali, in seguito alla inattività di quelle case, diventano inservibili e varranno, presto, al più come rottame...

Ecco la nostra debolezza: gl'italiani sono tuttora, nonostante le mirabili prove fatte in guerra, troppo dubbiosi dei propri destini. Ma l'aviazione, in particolar modo, renderà i più grandi servizi: essa ha fatto in guerra le sue prove di rapidità e resistenza. Per mezzo suo le distanze verranno enormemente ridotte, rese immensamente più facili le relazioni con i paesi lontani: tutti i servi pubblici e privati di scambio e trasporti potranno essere perfezionati mettendo le vie aeree a profitto delle merci più leggere e più preziose e delle corrispondenze postali. Abbiamo fin da ora apparecchi perfettamente nazionali capaci di trasportare più di una tonnellata, ed in costruzione erano apparecchi che avrebbero potuto compiere la traversata dell'Atlantico. Chi non ha veduto, almeno in fotografia... aeroplani con comoda berlina capace di accogliere

dieci e più persone, dirigibili con navicella fornita di ogni comodità moderna? E di giorno in giorno queste macchine avrebbero avuto sempre maggiori perfezionamenti. Tutto fermo, invece...

Non si accusi l'industria italiana di essere inferiore al suo compito. Abbiamo ragione di credere che industriali dediti alla costruzione di motori e di macchine, abbiano inutilmente domandato al governo le direttive per istituire linee aeree, vale a dire in quale misura lo Stato avrebbe appoggiato le loro iniziative in merito. Noi crediamo che i responsabili verranno presto chiamati a dar conto di fronte al paese di questa delittuosa imprevidenza.

..

Quali provvedimenti sono necessari per porre riparo al male fatto sin qui dallo Stato, nel campo aeronautico?

I provvedimenti utili, se presi con la massima urgenza, dovrebbero essere tre, essenzialmente: la scelta di un uomo che diriga l'aeronautica con piena responsabilità e con veste politica: un chiaro bilancio che contempra in modo sufficiente, se non addirittura lussuoso, le impellenti necessità per conservare all'Italia un posto decoroso nella conquista degli spazi: e finalmente una larga autonomia dell'organo governativo, sia civile che militare, preposto all'aeronautica.

L'uomo scelto dovrebbe essere ben deciso a fare una vasta politica aeronautica impiegando saggiamente i mezzi, quando pure limitati, messi a sua disposizione. Dovrebbe ridurre allo stretto necessario il personale, curandone in compenso le ottime qualità, che s'avvantaggerebbero indubbiamente dall'autonomia accordata all'organismo governativo. Questo personale avrebbe così il modo di comprendere che l'aeronautica civile non sarà un mezzo individuale o scarsamente collettivo, com'è per esempio, la bicicletta, ma un servizio da mettere presto a paro con le ferrovie e, anche meglio, con la marina mercantile. La parola « servizio » impone quindi al governo l'obbligo di dar vita a tutto un complesso di costruzioni e di attività: campi di atterraggio, capannoni, fari, segnali sui tetti delle case e sul suolo, carte di navigazione, codici, comunicazioni telefoniche e radiotelefoniche, concorsi per rotte aeree che giovino a creare lo spirito di emulazione nell'industria.

Ma perchè meglio di ogni argomentazione valgono i dati e le cifre, ecco uno specchio di viaggi aerei in avanzata preparazione presso i governi dei paesi alleati e particolarmente studiati dagli inglesi, dai francesi e dagli americani: sono tutte rotte transcontinentali e intercontinentali.

Trasvolata dell'Europa e dell'Asia su percorso Parigi-Krasnojarsk-Ufa-Pechino, km. 8750 ore 54 di volo diurno in 5 giorni e 4 ore. Oppure su percorso Parigi-Ufa-Charbin: km. 8900.

Trasvolata dall'Inghilterra alle Indie (uno dei progetti più studiati e fin d'ora preso in seria considerazione dal Comitato Inglese dei Trasporti Civili Aerei) su percorso Londra - Gibilterra - Malta - Alessandria - Bassora - Djask - Bombay: 9850 km.: ore 52 di volo diurno in 6 giorni. Oppure su percorso Londra-Tarnapol-Gurjev-Bucara-Lahore-Calcutta. 8000 chilometri. ore 42 di volo diurno in 5 giorni. Oggi da Londra a Bombay con i mezzi ordinari (ferrovia e piroscafo) si impiegano 15 giorni: da Londra a Calcutta, passando per Brindisi, 32 giorni, e passando più a

nord e cioè viaggiando presocchè interamente per terra, 18 giorni.

Trasvolata dell'America Settentrionale (Stati Uniti da Saint Pierre nella Isola di Terranova a Seattle sulla costa del Pacifico) circa 4000 km.: 29 ore di volo continuo.

Come è facile vedere, in questo specchio che l'Italia per i suoi alleati e associati in guerra non esiste!

In un tempo relativamente prossimo, anche la circumvolata del mondo sarà forse possibile.

In teoria, volando lungo il circolo equatoriale, si richiederebbero 210 ore: e 177 ore volando lungo il 45° parallelo, e cioè 7 giorni e 9 ore oltre le fermate. In pratica la circumvolata del mondo sarà una dimostrazione che l'Italia non si può dimenticare, perchè vari dovranno essere i percorsi, e tra i più vantaggiosi, nell'interesse generale dell'umanità, è quello Roma, Vienna, Varsavia, Mosca, Ufa negli Urali, Omsk e Krasnojarsk in Siberia Yokohama nel Giappone costa meridionale

dell'Alaska-Seattle negli Stati Uniti Sain Pierre di Terranova Brest in Francia Nizza, Roma.

Un altro progetto assai interessante di circumvolata mondiale, e pur esso, come l'italiano, subordinato alla soluzione del problema di volo sull'oceano, è quello francese su percorso Parigi, Orano, Mogados, Dakar, Caienna, Martinica, New York Saint Pierre Brest Parigi: 26420 chilometri in 6 giorni e mezzo di volo: 138 ore e mezzo. Con i mezzi ordinari oggi occorrono 22 giorni.

Ritornando all'Italia, avremo la fortuna di imporci nel lavoro più modesto che è tanto più necessario agli interessi nostri e potrebbe preludere alle grandi affermazioni di carattere intercontinentale e mondiale?

Niuno, certo, perdonerebbe mai la decadenza sciagurata della più moderna e della più sbalorditiva tra le nostre grandi industrie!

ALIBI

