



L'Aviazione e le nostre isole del Dodecaneso



Un lungo e dettagliato memoriale, assai significativo perchè segna una tappa della politica mondiale, il capo di stato maggiore dell'aviazione inglese, generale Trenchard, ha sottoposto al ministro Churchill.

Secondo il predetto generale, la nuova forza aerea, indipendente dall'esercito e dalla marina " può accrescersi sempre più e diventare il fattore predominante in tutte le attività belliche "; tesi, questa, che la nostra rivista sostiene e propugna da parecchio tempo, quantunque finora con limitata fortuna.

Come dice il generale Trenchard, l'aeroplano è rapido, formidabile, sicuro; può raggiungere il nemico inaccessibile ad ogni altro strumento di guerra; con lo stesso personale necessario al maneggio di un piccolo cannone ha una portata cento volte più lunga. Otto squadriglie in India, tre nella Mesopotamia, sette in Egitto, basteranno a tenere nella soggezione britannica un immenso impero coloniale, assai più validamente e come non potrebbe forse un esercito numeroso. L'Egitto sarà la grande stazione di smistamento delle vie aeree nel nuovo impero britannico e l'arma aeree dominerà dal Sudan l'Africa centrale; dalla valle media del Nilo, il deserto libico ad occidente ed il deserto arabo, oltre il Mar Rosso, ad oriente; dal basso Egitto, la Palestina e quell'angolo del Mediterraneo orientale che è la valvola del " cuore del mondo ". Stazioni di idrovolanti a Gibilterra, a Malta, Alessandria e Cipro, dovranno concorrere con le navi da guerra ad assicurare le vie di comunicazione fra le metropoli e l'oriente prossimo ed estremo.

Di fronte a questi propositi britannici, e mentre, come abbiamo già rilevato altre volte, la Francia dimostra di essere fermamente decisa a nulla tralasciare per acquistare il dominio aereo nel Mediterraneo, noi dobbiamo insistere ancora una volta sulla necessità assoluta che il governo dedichi tutte le sue cure all'aviazione e si decida a farne un corpo speciale, indipendente sia dall'esercito, sia dalla marina, come è logico, dato che essa deve agire in un elemento suo proprio. L'aviazione attraversa ora, generalmente, un periodo paragonabile a quello che attraversò la marina quando sulle navi l'elemento combattente era perfettamente distinto e diverso dall'elemento marinaresco, periodo di dannoso ibridismo che finì quando il navigante si fuse con il combattente; ma incomincia ad uscirne, com'è naturale e necessario. L'esempio britannico deve essere imitato dall'Italia al più presto possibile, perchè soltanto l'aviazione darà al nostro paese il mezzo di

acquistare la padronanza del Mediterraneo, o quanto meno di contrastarne validamente il dominio a coloro che vorrebbero tenerlo prigioniero. Mentre il possesso di una flotta militare non può aver altro risultato che ribadire i ceppi onde l'Italia è mancipia della Gran Bretagna; quello di un'armata aerea, assai meno dispendiosa, sarà un fattore di indipendenza, un elemento di sicurezza. Basta esaminare una carta geografica per persuadersi a colpo d'occhio, che mediante una conveniente distribuzione di stazioni aeree opportunamente presidiate da squadriglie di

velivoli e flottiglie di idrovolanti, noi potremmo difenderci validamente, offendere formidabilmente.

Senza entrare in troppi particolari osserveremo per esempio, che alle squadriglie di Algeri, Bona, Tunisi e Biserta, potremmo opporre quelle di Cagliari, Trapani e Girgenti. A Malta si contrapporrebbero le squadriglie di Siracusa e Pantelleria, minacciose queste, anche per Biserta e Tunisi. Mediante i velivoli sussidiati da cacciatorpediere e sommergibili, è possibile non solo difendere il golfo di Genova, chiudere il canale di Piom-



Dall'Adriatico all'Egeo: l'antemurale del Dodecaneso.

bino e quello fra l'Elba e la Corsica, vietare il Faro di Messina, ma rendere assai arduo il passaggio fra capo Bon e Marsala, rotta obbligata delle navi dirette a Porto Said e provenienti da Gibilterra e dal bacino occidentale del Mediterraneo. E nel bacino orientale di questo mare, non possiamo rinunciare, senza grave danno e pericolo, al possesso legittimo del Dodecaneso, come nostro antemurale e base navale ed aerea di somma importanza. Infatti, per parlare soltanto delle isole più importanti, Stampalia, posta al centro, o quasi, del così detto "Gruppo delle cento isole", sorveglia tutte le rotte che passando a tramontana di Gandia conducono in Libia, in Egitto ed a Porto Said, minaccia Smirne, Budrun e Scalanova: Scarpanto permette, con alcune squadriglie di idrovolanti, di chiudere il passo fra capo Sidero, la punta orientale di Candia, e la piccola isola di Kaso, pure in nostra possesso; Rodi, situata al saliente dell'Anatolia, occupa un centro di convergenza delle vie marittime, ha per la sua posizione geografica un'importanza strategica di primo ordine, comanda i golfi di Matera e di Adalia, sussidia Tobruk nel tener soggetta tutta la costa dal golfo di Alessandria all'antico confine turco-egiziano, punta, insieme con Scarpanto, sul fianco di tutte le rotte che conducono all'ingresso mediterraneo del Canale di Suez.

Bastano questi cenni sommarî per dimostrare, che privandoci del Dodecaneso seguiremmo un criterio politico degno di Abelardo e di Origene, ma non di un paese vigoroso e destinato ad un grande avvenire ed appunto per questo motivo insidiato dai nemici e dai cosiddetti amici!

Non dubitiamo che il Governo terrà conto di tutto questo, nelle trattative in corso, e che i suoi consiglieri militari sapranno informarsi ai nuovi criteri che sono la logica conseguenza dell'evoluzione tecnica dei mezzi per fare la guerra. Bisogna, sopra tutto, che essi si spoglino del preconconcetto circa la funzione dominante e decisiva delle grandi marine militari, perchè i progressi già conseguiti e quelli ormai certi dell'aviazione, le hanno svalutate. La Gran Bretagna già riconosce apertamente, che non è più protetta dalla sua insularità, e si prepara alla guerra avvenire, che sarà guerra aerea. Faccia altrettanto l'Italia, che per questo genere di guerra è singolarmente favorita dalla posizione geografica, e dall'indole dei suoi abitanti!

Servizio postale aereo con la Sardegna

Appena saranno ripresi i voli, verrà iniziato il servizio postale aereo con la Sardegna.

Il servizio sarà quotidiano e invece che con velivoli, come nei primi esperimenti, verrà fatto a mezzo di 2 dirigibili del tipo O, uno dei quali è l'O-2 che si trova ora nell'aerostadio di Ciampino e l'altro verrà rigonfiato scegliendolo fra quelli sgonfiati recentemente.

Il servizio per ora sarà assolutamente postale e curerà la parte riguardante i rilievi fotografici e le precise determinazioni delle rotte marine.

Le piccole aeronavi saranno fornite di radiotelegrafia e di tutti gli apparecchi moderni.

La partenza avverrà ogni mattina dall'aerostadio di Ciampino e data la velocità dei tipi o che è di 85 km. all'ora con un motore in funzione, e di 95-100 km. con due motori, il tragitto da Ciampino all'Isola, verrà compiuto in circa due ore e mezza.



Dopo l'Atlantico,



il Pacifico!



Gli Americani da un momento all'altro inizieranno la grande prova aerea della transvolata del Pacifico, che si svolgerà forse, contemporaneamente al nostro raid Roma-Tokio.

Il concorso aveva un limite di tempo di 6 mesi: dal settembre al febbraio: Quattro mesi sono già passati e non rimangono che due mesi interi, più qualche giorno di fine d'anno.

La stampa degli Stati Uniti ricomincia ora a riparlare della grande prova che interessa vivamente gli americani.

Possiamo anzi affermare senz'altro che questa transvolata interessa gli Stati Uniti più di quella dell'Atlantico e lo dimostrano i preparativi ed i premi messi per l'impresa.

Pare che lo stesso governo americano voglia far tentare la traversata quanto prima al comandante Read, su quello stesso « N. C. 4 », che ha transvolato l'Atlantico.

Read almeno ha compiuto importantissimi studi sulla traversata, mentre i mezzi sono tutti approvati della Casa « Curties » e dal governo.

Ma il ricco premio messo dalla ditta « Thomas » H. Ince, di 50.000 dollari ha suscitato nuovi appetiti in vari concorrenti fra i quali in Rhainham che è ancora in America coi suoi biplani « Martunsyde ».

Ma vi è anche un altro concorrente che si è proposto di vincere la prova con mezzi potentissimi e nuovi, usando appunto un apparecchio di tipo veramente originale: un monoplano trimotore.

Non ostante che il concorso non si preoccupi delle formalità del volo, se con scalo o senza scalo, se per aeroplani o dirigibili, l'unica clausola che esiste è quella del tempo. L'impresa deve essere compiuta dentro il febbraio 1920 con un totale di tempo che non deve oltrepassare le 283 ore.

Nel caso che la transvolata non sia completa vi sono due premi: uno di 10 mila dollari per chi arriva almeno alle Isole Hawaii ed uno di 5 mila dollari all'aviatore che si avvicina più di tutti alle Isole Hawaii.

I concorrenti pagano una tassa di ammissione di 400 dollari, versabili all'« Aero Club » di San Francisco.

La partenza potrà avere luogo dalla terra o dal mare, ma in questo caso i concorrenti dovranno seguire la linea costiera al principio ed alla fine del volo.

Ciascun concorrente dovrà avvertire di tutto il « Pacific Aero Club ».

Tutti gli apparecchi partenti avranno a bordo barografi suggellati e registrati ufficialmente che dovranno essere aperti solo in presenza dei delegati ufficiali dell'Aereo Club.

Non potrà essere adoperato che un solo apparecchio che sarà contrassegnato da un distintivo ufficiale prima della partenza.

I danni alle persone ed agli apparecchi sono completamente a carico dei concorrenti, che resteranno anche responsabili

di eventuali danni recati a proprietà od a terze persone.

Intanto primeggia fra gli apparecchi concorrenti il trimotore monoplano White: per il quale è già stata studiata e determinata la rotta che va da Los Angeles a Shanghai.

Non è quindi né il volo diretto senza scalo, né il volo con scalo alle Isole Hawaii od a quelle Midwai.

La rotta determinata per l'apparecchio « Withe » ha parecchi scali e comprende un percorso di 6.800 miglia così diviso:

1^a tappa: Los Angeles San Francisco, miglia 450.

2^a San Francisco-Victoria B. C., miglia 750.

3^a Victoria B. C. Litka, Alaska, miglia 650.

4^a Litka Alaska-Unalaska A. I., miglia 1.200.

5^a Unalaska A. I. Petropavlovsk-Kamchatka, miglia 1.500.

6^a Petrolavlavsk-Yokoama, miglia 1.400.

7^a Yokoama Shanghai, miglia 850.

Invece le rotte dirette sarebbero più brevi di 2000 o 2500 miglia.

L'apparecchio « Withe » che si appresta ormai alla traversata offre un aspetto interessante.

È monoplano: trimotore con motore centrale anteriore Hispano Swiza 300. H. P. e 2 laterali posteriori da 186 H. P. Ognuno.

Gli impennaggi sono semplicissimi ed i galleggianti, uno sotto ogni motore laterale sono espressamente costruiti per resistere anche al mare grosso.

È fornito di grandi aleroni e di robusti tenditori che ne tengono ferme le ali.

L'equipaggio si compone di tre persone, che si danno il turno nel pilotaggio e che possono accedere scambievolmente nelle loro installazioni ma non possono accedere presso i motori.

I grandi serbatoi sono nella fusoliera e forniscono all'apparecchio un'autonomia di 25 ore di volo.

La velocità dell'apparecchio va dai 180 ai 200 km. all'ora ed ai voli di prova si è dimostrato robusto e resistente anche alle condizioni atmosferiche avverse.

Intanto gli americani si sbizzariscono a fantasticare sul grande volo imminente considerando minuziosamente l'importanza futura della navigazione aerea nel Pacifico e nelle relazioni commerciali coll'Australia e col Giappone, e producono numerose tavole nelle quali si contempla l'enorme vantaggio che offre l'aeroplano nelle comunicazioni aeree del Pacifico, finendo col dichiarare che l'avvenire aereo pel Pacifico è grandioso.

Vi è poi già scritta tutta una monografia sul raid che contempla il trasporto dei passeggeri, i luoghi di rifugio e vi è anche tutto un piano preparato per le zone di guerra aerea nell'Oceano prospiciente il mondo giallo.

Assisteremo quindi da un momento all'altro all'inizio della grande prova, alla quale è doloroso constatare che non partecipa nessun concorrente italiano.