



L'AVIAZIONE DI GUERRA

Italia

Di particolare interesse può riuscire ancora conoscere in quale concetto sia tenuta l'aviazione italiana alla nostra fronte dagli austriaci e dai germanici. Essi ne parlano con rispetto, talvolta con ammirazione. Quanto ai tipi d'apparecchio, essi giudicano i « K » austriaci superiori ai nostri idrovolanti, ma riconoscono però la superiorità dei nostri idroplani da caccia. Ammirano tutti incondizionatamente i nostri « Caproni ».

Con apparecchi come i « Caproni », (ha esclamato un giorno un ufficiale aviatore germanico) quante belle cose si potrebbero fare! I prigionieri confessano che i danni arrecati a Pola non solo nella città ma anche nell'arsenale e ad altri stabilimenti della Marina, sono stati gravissimi. Oltre a vari impianti dell'arsenale furono quasi distrutti il Magazzino centrale e le Sussistenze.

Nell'ottobre 1917 gli « hangars » del campo di aviazione di Proveno furono colpiti in pieno. Il 31 dicembre 1917 un grande « hangars » di aviazione fu pure colpito in pieno e per parecchi giorni i voli furono impediti, perchè gli imbuti enormi prodotti dalle bombe nei campi, rendevano impossibile la partenza e l'atterrimento dei pesanti apparecchi austriaci. Un pilota austriaco parlando con ammirazione dei cacciatori italiani, ammetteva la superiorità dell'aviazione nostra su quella austro-ungarica. I germanici sono dello stesso parere ammirati soprattutto dei nostri eccellenti apparecchi da caccia, guidati da valorosissimi aviatori. E l'ufficiale germanico prigioniero rendeva pieno omaggio ai nostri aviatori sacrificatisi per coprire la ritirata. Un altro ufficiale germanico diceva con ammirazione che i nostri « caccia » sono sfrontati perchè osano scendere a poche decine di metri sui campi di aviazione austro-tedeschi per mitragliare gli apparecchi e le persone. Con sorpresa ed ammirazione si esprimono sulla nostra difesa antiaerea, dichiarandola superiore di gran lunga, per ricchezza di mezzi e bontà del tiro, a quelle che hanno potuto conoscere sulla fronte occidentale. « In Occidente — dice un ufficiale aviatore — non ho mai osservato un fuoco dell'intensità e della violenza di quello veduto di notte in Italia. E' certo che un bombardamento simile non può lasciare indifferente il pilota che viene a trovarvisi in mezzo ». Per quanto molto spesso gli apparecchi rientrano colpiti da pallottole o da schegge, gli aviatori nemici temono più che l'artiglieria i cacciatori italiani e inglesi. Un concetto egualmente ammirativo hanno gli austro-tedeschi per gli aviatori franco-inglesi. Secondo due sottotenenti aviatori germanici da bombardamento, inglesi e francesi starebbero alla stessa altezza. Giova ricordare infine il cinico disprezzo manifestato da un ufficiale tedesco per il rispetto, mostrato dagli Alleati nei bombardamenti, di quanto non possa essere strettamente considerato come obiettivo militare.

Si hanno interessanti notizie sull'attività dei nostri dirigibili. Per le notti brevi e per i perturbanti squilibri di temperatura, a grandi altezze, il mese di luglio è il mese meno propizio alle operazioni dell'aeronautica.

Dall'inizio della guerra, il mese di novembre 1917 si segnala per il massimo dei voli, il mese di luglio 1918 ne segna invece un numero quasi doppio: 25 voli furono compiuti in questi 31 giorni, compito oltremodo difficile e grave se si pensi appunto alle condizioni disagiate prodotte dall'atmosfera; 17 di questi voli sono stati opera dei dirigibili dell'esercito ed 8 di quelli della marina; 114 furono le ore di navigazione; 7200 i chilometri percorsi; otto e mezzo le tonnellate d'esplosivi lanciate sugli obiettivi, come al solito militari.

Il nemico nelle notti trascorse si è ancora accanito coi suoi velivoli su Treviso e su altre località del fronte nostro, tutte abitate; noi abbiamo risposto alle sue barbare incursioni in ben altro modo: bombardammo i suoi campi di aviazione o comunque terreno militare e le stazioni ferroviarie. Le altre nostre incursioni ebbero invece altro scopo: di fraternità e di saluto. Tonnellate di stampati furono gettati sui paesi nemici a scopo di propaganda: 4 milioni e mezzo di manifestini tricolori scesero nelle retrovie, in lingua tedesca, portando parole fra-

terne ai czecho-slovacchi perchè rompano il giogo degli Absburgo o comunque perchè siano al corrente del movimento czecho-slovacco e jugo-slavo che si sta organizzando nei paesi dell'Intesa.

Tale risultato è stato raggiunto meravigliosamente e tutte le incursioni furono condotte a termine. Le condizioni atmosferiche avverse, piccoli guasti ai motori, correnti di venti contrari, temporali imminenti, nulla potè impedire che gli ordini assegnati ai dirigibili fossero portati a compimento. Gareggiano in bravura così gli equipaggi della Marina come quelli dell'Esercito in tutte le prove tentate. Qualcuno di questi dirigibili ha compiuto in soli 15 giorni 7 azioni di guerra, tra cui alcune ben addentro nelle linee nemiche, tutte su terreno montuoso e fortemente preparato a difesa.

Il nemico sente la nostra minaccia aerea e teme. Ogni giorno nostri informatori ci avvertono che le difese antiaeree crescono, che sono studiate postazioni nuove di artiglieria e mitragliatrici, che in Valle Lagarina, per esempio, i miglioramenti apportati sono stati notevolissimi dopo le nostre incursioni aeree. Il nemico sembra anzi tanto impressionato dalle continue nostre incursioni da dare ordine alle popolazioni — cosa non mai avvenuta prima — di sgomberare.

Il dirigibile... dopo avere scaricato il 14 luglio le sue bombe sugli obiettivi, fu preso in mezzo da un temporale che imperversava violento in tutta la zona pedemontana. Il pericolo era grande ma i piloti, con ardite manovre, riuscirono a portarlo fuori della zona ventosa e a salvarlo. Due ore dopo, allo stesso dirigibile, si fermarono entrambi i motori. Esso era già fuori del tiro nemico, ma il pericolo di dover atterrare su zona non nostra produsse il miracolo e gli arditi piloti riuscirono a bassissima quota a rientrare nelle linee nostre giungendo, in aperta campagna, ove decisero di atterrare.

Difficile ed arduo problema! Ma la buona volontà e la fede sono la dote più bella di questi arditi pionieri dell'aria, che con ingegnosi artifici, ripararono i guasti, cosicchè dopo un'ora, coi propri mezzi, il dirigibile potè ritornare all'hangar.

La sorte fu invece, come abbiamo detto, sempre favorevole a tutti gli altri dirigibili.

L'*Alberter Zeitung* reca alcuni particolari sulla fine dell'aviatore Franz Linke Crawford, caduto al fronte italiano, e sepolto, dagli austriaci, in un cimitero, militare veneto invaso. Il giornale dice che il dott. Linke aveva fama di esser il re degli aviatori degli eserciti imperiali. Audacissimo, gettava foglietti volanti, invitanti perfino gli aviatori nemici a duelli aerei, che finivano quasi sempre a suo favore (?).

Fra i suoi competitori vi era un aviatore, che i tedeschi chiamavano l'inglese C. perchè il suo aeroplano recava una grande lettera C. Con costui, il primo tenente Linke aveva avuto parecchi duelli, sempre rimasti

indecisi. Una volta Linke credeva di avere in mano l'inglese, quando comparve una squadra di caccia nemica. L'austriaco accettò, comunque, di rimanere. La lotta era impari e coloro che da terra vi assistevano ritennero che il Linke fosse perduto. Tuttavia egli riuscì a fuggire con abilità acrobatica. Ultimamente, fu ucciso in combattimento aereo.

Francia

Durante il mese di luglio sono stati abbattuti 184 velivoli nemici, di cui 30 dalla difesa antiaerea ed altri 154 apparecchi sono stati visti cadere, privi di controllo, nelle loro linee; 15 di essi, in seguito al tiro dei cannoni antiaerei. In totale sono stati distrutti o gravemente danneggiati 388 velivoli nemici. Inoltre gli apparecchi francesi hanno incendiato 49 palloni frenati.

Il gruppo aviatorio parlamentare francese, del quale è stata testè affidata la presidenza al Signor Painlevé, ha formulato il voto seguente:

« Considerando che l'aviazione è per compiere una funzione decisiva ai fini della vittoria degli Alleati, i quali hanno ormai a disposizione i mezzi necessari a garantire una assoluta superiorità sul nemico, il Gruppo parlamentare esprime il desiderio che il Governo, d'accordo con gli Alleati, costituisca un'unica e comune armata aerea assegnandole un compito bellico nettamente determinato.

« All'uopo converrà accentrare l'amministrazione del servizio aereo interalleato, per modo da affrettare al massimo grado la produzione aviatoria, e organizzare razionalmente la costituzione e la preparazione del personale tecnico ».....

Sul medesimo argomento, il Painlevé ha anche scritto un vigoroso articolo sul *Petit Parisien*, sollecitando la coordinazione degli sforzi alleati nella campagna aerea, e concludendo con queste parole: « Bisogna che gli Alleati mettano insieme, nell'interesse comune e reciproco, la loro competenza e la loro facoltà inventiva e le loro possibilità, come hanno fatto per il grano e per i mezzi finanziari ».

Inghilterra

Un comunicato ufficiale dice: Il corpo aeronautico indipendente ha eseguito nello scorso luglio non meno di 100 raids di cui 96 nella stessa Germania.

Complessivamente sono state attaccate 43 località, una delle quali non meno di 13 volte e un'altra 7 volte.

In totale in questi raids sono state gettate 81 tonn. di bombe su importanti obiettivi militari.

Malgrado frequenti periodi di cattivo tempo il lavoro eseguito nel luglio costituisce un record per il numero dei raid e per il peso delle bombe.

Il miglior mese anteriore era stato il giugno scorso nel quale effettuarono 74 raids in territorio tedesco gettando 71 tonnellate e mezzo di bombe.

Nelle ultime quattro settimane, 324 aeroplani tedeschi furono colpiti, mentre da parte inglese, non vi furono che 116 apparecchi mancanti.

Sui fronti italiano, di Palestina e dei Balcani si costatarono risultati analoghi. Sull'insieme dei campi di battaglia, europei e mediterranei, gli aviatori britannici hanno fatto perdere al nemico ben più di 100 apparecchi, mentre gli inglesi non ne hanno perduti che 29. Nell'ultima settimana, gli aviatori britannici hanno lanciato più di 100 tonnellate di bombe.

Le fotografie prese dagli aviatori, come i tentativi spasmodici, febbrili, del nemico, di ostacolare le incursioni aeree britanniche, dimostrano, in modo intenso, quanto efficaci siano queste incessanti incursioni e quali danni esse arrechino.

Ritirando da alcuni altri punti essenziali, apparecchi che gli erano necessarissimi, il nemico ha potuto di tanto in tanto, assicurarsi una superiorità numerica locale, come è

avvenuto ultimamente a Sarrebruck, ove abbiamo perduti sette apparecchi, dopo un combattimento accanito, in una incursione eseguita all'alba. Tuttavia, questo fatto non ha impedito ai nostri aviatori di rinnovare lo stesso giorno gli attacchi, contro Sarrebruck, e, malgrado la vigorosa resistenza degli apparecchi da caccia, essi hanno gettato bombe con successo e sono rientrati con tutti gli apparecchi incolumi.

E' evidente che la Germania non è più in condizioni di mantenere in forze efficaci le sue squadriglie da battaglia, e di difendere, al tempo stesso, i suoi numerosi punti vulnerabili. Le difficoltà, a questo riguardo, aumentano a mano a mano che la forza dell'aviazione della Gran Bretagna e dei suoi alleati fa sentire i suoi effetti.

Le gesta degli aviatori britannici spiegano in larga misura il vivo turbamento dei tedeschi, in presenza degli incessanti attacchi ai centri di produzione di materiali da guerra, che sono non soltanto causa di gravi ritardi e danni di carattere militare, ma costringono, altresì a distaccare un gran numero, sempre crescente, di apparecchi, per difendere i centri minacciati.

Relazioni particolareggiate degli aviatori addetti alla Marina britannica del Mediterraneo dimostrano che, dal mare Egeo, le ricognizioni nei Dardanelli continuano senza interruzione. Durante due voli su Kuneli, su Burgas e sulla ferrovia di Oriente, gli aviatori, colpirono varie volte in pieno la stazione ferroviaria che rimase fortemente danneggiata.

In un volo sulla stazione di Karagack, e sul viadotto della ferrovia di Oriente, sull'Arda, si riuscì a colpire in pieno la ferrovia, il ponte ed il materiale mobile. In un volo sulla stazione ferroviaria e sul ponte di Keubri, l'edificio della stazione fu danneggiato.

Una incursione fu effettuata all'alba del 26 luglio su Nagara e durante la notte su Galata. Una nuova incursione contro questi due punti fu eseguita la notte del 27 luglio: fu lanciata più di mezza tonnellata di proiettili e scoppiarono grandi incendi. Il bacino ed i docks di Costantinopoli furono bombardati a mezza notte del 27 luglio.

Oltre 15 tonnellate di proiettili furono lanciate sulle nostre acque territoriali e su obiettivi di importanza militare di Zeebrugge e sui docks di Ostenda. Anche il traffico marittimo fu bombardato. Fu colpita in pieno una nave, alla testa di quattro cacciatorpediniere nemiche. Colonne di fumo furono viste elevarsi, ma la foschia rese difficile l'osservazione. Le nostre squadriglie da bombardamento, da pattuglia e da scorta, furono attaccate da apparecchi nemici. Quindici furono abbattuti e dodici costretti ad atterrare. Cinque dei nostri mancano.

Belgio

Sopra un campo di aviazione al fronte belga, davanti alle squadriglie in ordine di battaglia, il Re Alberto del Belgio ha consegnato in forma solenne il distintivo di ufficiale dell'Ordine della Corona e di cavaliere dell'Or-

dine di Leopoldo al sottotenente Coppens, l'incomparabile abbatte di dracken.

Il Sovrano, avvicinandosi all'aviatore, ha pronunciato il seguente discorso: « Siamo riuniti per rendere omaggio alla vostra abilità, alla vostra audacia, al vostro spirito di sacrificio. Lassù, nel cielo, voi avete mostrato ciò che possono i belgi. Nel corso di questa lunga guerra, l'aviazione belga ha reso importanti servizi alla nostra armata. Il nostro esercito sa che può contare sui nostri eccellenti piloti ed osservatori, che i pericoli e le difficoltà non arrestano.

« Noi onoriamo oggi un eroe, che dal 25 aprile di quest'anno ha riportato 21 vittorie. L'armata e la nazione intera sono fiere di lui! »

America

Prima di mandare le loro squadriglie a combattere in Europa gli Stati Uniti hanno dovuto creare pezzo per pezzo l'armamento aviatorio. Ma non si sono dipartiti dai loro sistemi: organizzazione della produzione, col concetto, con la forza, col valore metodico di un affare industriale. I capi delle più grandi Case, i direttori di officine formidabili ove ingegneri, impiegati e operai si contano a migliaia, uomini quali il Ryan, l'Hurlay, il Baruch, lo Schweb, il Mao Cormick si sono posti all'opera con la mente limpida degli uomini d'affari che vogliono ottenere il massimo di rendimento dal minimo di mano d'opera. E senz'altro applicarono il principio che diede tanti risultati alle industrie americane: la fabbricazione a serie degli apparecchi aerei, tutti eguali, coi pezzi fabbricati secondo un solo modello che possono d'oggi in domani essere sostituiti senza perdita di tempo.

Certe case costruttrici di automobili, trasformate, in stabilimenti per la guerra e particolarmente in fabbricatrici di motori, possono produrre un numero impressionante di motori completi, pronti per essere collocati sugli aeroplani. E la stessa cosa avviene per gli aeroplani. Tutta la produzione è nelle mani di un uomo John Ryan, come l'istruzione degli aviatori è tutta affidata al brigadiere generale Kennedy. Per dare un esempio della rapidità con la quale si procede, basti questo particolare. Due dei più valorosi ingegneri americani che non si erano mai visti furono invitati a trovarsi nello stesso giorno e nella stessa ora a Washington, ove il Ministro sottopose loro il problema della costruzione di un motore da aviazione completamente americano, da costruirsi nel più breve tempo possibile. I due uomini si incontrarono il 2 giugno alle ore 15. Alle 2.30 del mattino il loro colloquio continuava. Saputo che si trattava di un'opera governativa i fabbricati di motori accordarono l'opera dei loro disegnatori, duecento dei migliori. E tosto esperimenti e studi cominciarono e non cessarono fino a che si ottenne il famoso motore Liberty destinato a grandi prove.

Gerente responsabile: VINCENZO AUTIERO

NAPOLI-Tipi S. MORANO S. Sebastiano 48 - Telef. 8 54