



L'AVIAZIONE DA BOMBARDAMENTO

INTERVISTA CON L'INGEGNERE
GIANNI CAPRONI



PARIGI, agosto.

« Avendo appreso il passaggio per Parigi dell'ingegnere Caproni, ci siamo recati da lui. Egli molto cortesemente, con quella « *verve* » e quella facilità di parola che lo caratterizzano, in un soggetto che gli è caro, ci ha confidato le grandi speranze che egli fonda sull'aviazione da bombardamento per terminare la guerra.

Egli ci ha detto:

— I grandi vincitori delle guerre passate, lo sono stati sopra tutto grazie all'impiego di mezzi tecnici sconosciuti prima di loro. Alessandro ha dovute le sue vittorie all'impiego della falange; Napoleone all'uso delle masse di artiglieria;

noi dovremo il nostro successo finale, in questa guerra, all'aviazione da bombardamento, che è la novità tecnica più efficace. Ad una condizione però. Ed è che lo sforzo dell'Intesa nelle sue spedizioni future, e attualmente nella costruzione degli apparecchi, sia perfettamente concertato e concordato.

— È senza dubbio per questo che voi siete a Parigi.

— Io dovevo, infatti, rendermi conto del punto in cui è giunta la costruzione dei miei apparecchi, dei quali si è deciso costituire in Francia parecchie squadre. Gli Stati Uniti ne costituiscono un gran numero con l'aiuto dei miei ingegneri. Io

posso dire che qui come in America, come in Italia, il lavoro è intenso. Non dovrei io certamente farmi un elogio personale, ma è oramai cognito che i miei aeroplani da bombardamento hanno provato magnificamente la loro efficacia, nella nostra ultima battaglia del Piave. Gli apparecchi non erano ancora abbastanza numerosi, ma i nostri aviatori hanno supplito con la loro magnifica resistenza al piccolo numero degli apparecchi.

Appena erano ritornati da un attacco riprendevano il volo per ricominciare un altro, senza darsi che pochi minuti di tregua.



Il principe di Piemonte visita le officine Caproni.

Essi si prodigavano a bombardare i ponti, i treni di provvigioni, i depositi di munizioni. —

Noi esprimiamo la nostra ammirazione per quei superbi attacchi, e gli domandiamo:

— Possiamo dunque attenderci tra breve un intervento più potente di aereoplani da bombardamento sul fronte francese?

— Io credo che non bisogna andare troppo presto. Bisogna prima di tutto costruire, costruire, costruire. Dopo bisogna adottare un piano d'insieme tra alleati, un piano potente ed irresistibile, e dopo eseguirlo con grandi colpi.

Vedete, le piccole spedizioni ripetute spesso, che cosa sono? non servono a niente. Anzi sì, servono a risvegliare l'ardore guerresco della gente, che si fiaccherebbe, senza il danno che li minaccia.

I *Zeppelin* su Londra che cosa hanno fatto? Hanno prodotti gli arruolamenti nelle armate inglesi. E i *Golhas* su Parigi? Hanno stimolato il desiderio della vittoria. Noi, non dobbiamo mai andare a rinforzare lo spirito di resistenza della Germania. No.

I bombardamenti in grande che noi dobbiamo eseguire non debbono avere che effetti militari. Voi provocate qualche danno parziale, voi fate involontariamente qualche vittima: questo non abbatte il coraggio del nemico, ma, anzi lo suscita. Però, se voi distruggete una città intiera, o tutta una parte importante d'una città, con le sue officine, i suoi laboratori di costruzione, i suoi depositi ed i suoi magazzini, ecco un risultato militare. Sono le spedizioni potenti per il numero degli apparecchi, potenti per gli apparecchi stessi, come i miei apparecchi a tre motori che possono portare quattro o cinque uomini, che si devono preparare ed intraprendere.

Pochissimi sono i casi in cui dei Caproni non riescano ad atterrare nelle proprie linee, ed è raro che i quattro uomini che li montano siano tutti uccisi in combattimento... —

E l'ingegnere Caproni così ha concluso:

— La guerra finisce sempre per un nuovo fatto tecnico che vi si adopera, ed è l'aviazione da bombardamento che finirà la guerra. —

FELICIANO PASCAL

(dall'*Echo de Paris*)

Abbiamo voluto ben volentieri riprodurre dal grande giornale francese l'intervista che precede, che è innanzi tutto una gloriosa esaltazione del genio inventivo e della tenacia italiana; ma ci piace completare il pensiero di Gianni Caproni sui destini dell'aviazione, con quanto egli stesso scriveva, pochi giorni or sono, sulla Rivista dei trasporti aerei. Acutamente l'ing. Caproni scriveva che l'Italia, potendo ormai contare su apparecchi di considerevole portata, di grande stabilità e durata di volo, si possono studiare i progetti per le linee commerciali aeree. L'aviazione commerciale si può divi-

dere in due branche: servizi continentali e grandi servizi transaerei; linee postali e per trasporto passeggeri e linee transaeree. L'apparecchio transaereo volerà direttamente da una capitale all'altra, da un continente all'altro, senza scali. Si stabilirà un servizio speciale per i più diffusi giornali, per la posta fra isole e continente, fra terra madre e colonie. Per ogni servizio aereo si potranno fissare delle rotte speciali: per non perdere buona parte del vantaggio della rapidità, la corrispondenza e le merci verrebbero calate per mezzo di paracadute. Già pare vicina l'attivazione di una linea fra Londra, Parigi e Roma. In breve potrà

essere continuata per la Sicilia, Malta, Tripoli e Alessandria d'Egitto. L'Italia è, geograficamente, in una posizione ideale per lo sviluppo della più vasta rete aerea. Situata nel centro del bacino del Mediterraneo, grande via di comunicazione di rado resa difficile dalla nebbia o da venti troppo violenti, essa è destinata ad un sicuro avvenire nel campo dei grandi trasporti aerei. Intanto, si studiano e si preparano, dai tecnici migliori, gli apparecchi adatti: saranno giganteschi, avranno dimensioni enormi, una stabilità uguale a quella dei transatlantici e recheranno centinaia di persone.



Il deputato americano La Guardia, pronto per volare, e l'ing. Gianni Caproni.