

RADUNO D'ALI NEL CIELO DI MILANO

Il 6 novembre è avvenuto in Milano un grande concentramento di aeroplani aventi lo scopo principale di eseguire una esercitazione di guerra e di addestrare il personale sperimentando praticamente problemi di tattica aerea.

La manovra di bombardamento eseguita su la Metropoli Lombarda ha avuto uno svolgimento regolarissimo, nonostante la visibilità incerta che ha ostacolato non poco il volo degli apparecchi rendendo problematica l'esatta esecuzione dei particolari della manovra stessa.

Il tema proposto era dei più semplici: tre stormi di bombardamento pesante, veloce e leggero, con un gruppo di velivoli da combattimento, sarebbe calata sulla città per colpirla nei suoi centri vitali, superando la corona delle artiglierie antiaeree, nascoste alla periferia; e da Cinisello, in difesa, si sarebbe levato un gruppo di aeroplani da caccia che avrebbe dovuto opporsi all'azione nemica.

Le finte forze nemiche inalzatesi poco dopo le 11 dai campi di Taliedo, Lonate Pozzuolo e Malpensa e figurando di essere discese dalla Valle d'Aosta si sono portate rapidamente sull'obbiettivo dell'incursione con formazione a triangolo a pattuglie successive che iniziano l'attacco sui punti vitali abbassandosi considerevolmente. Durante l'azione generale, una pattuglia abbassatasi repentinamente su Piazza Cordusio bombarda efficacemente il palazzo delle Poste e la Banca d'Italia.

Durante la manovra, che è durata solo poche decine di minuti, Milano è stata ritenuta distrutta.

Ma folti gruppi di velivoli nazionali partiti in caccia dall'aeroporto di Cinisello, muovono contro gli invasori mentre le batterie antiaeree sono già entrate in azione efficaci.

I velivoli nemici vengono accerchiati e mitragliati, ma non per questo essi desistono dalla loro azione distruttrice e solo dopo una strenua difesa, essi volgono al ritorno, fuggendo inseguiti inesorabilmente dai mortiferi caccia nazionali.

La battaglia fantastica combattuta nel cielo di Milano

da oltre duecento apparecchi è durata poco meno di un'ora.

Questa in succinto la cronaca della manifestazione, che ancora una volta ha insegnato molte cose.

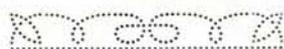
In occasione del raduno d'ali, si concentrarono al campo di Taliedo gli equipaggi del XIX Stormo al comando del colonnello Chiappelli. Il giorno precedente la gara, il LXI Gruppo da ricognizione volle offrire ai compagni alati una colazione per festeggiare la riunione di tutti i componenti lo stormo.

Al levare delle mense, il colonnello Chiappelli espresse la sua soddisfazione per l'incontro di tutti i componenti lo stormo, riunione che ha valso a cementare i vincoli di cordiale fratellanza tra i reparti aerei. Rispose il maggiore Sacchi che si è augurato di presto poter ricambiare la visita al campo di Mirafiori.

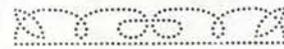
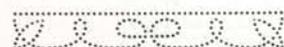
Per cortese concessione del maggiore Sacchi, il nostro Direttore, tenente Castiglioni, ha potuto prender parte alle esercitazioni nel cielo di Milano. Anche il nostro ottimo Cavigioli era della partita, ma un incidente in partenza mise fuori uso il suo apparecchio. L'equipaggio se l'è cavata con escoriazioni di lievissima entità, ed il nostro Cavigioli è più che mai armato di buoni propositi aerei per l'avvenire.

Alla cortesia dell'ing. Fargion della Società Caproni dobbiamo rendere grazie se anche il nostro Jotti ha potuto intervenire a Cinisello per le vie dell'aria, viaggiando su di un comodo Caproni 73 cabina, pilotato magistralmente dal tenente Bruni, della Squadriglia di Propaganda Centocelle.

Al campo di Cinisello, nell'intermezzo delle esercitazioni, è giunto festeggiatissimo il maggiore De Bernardi, il nuovo *recordman* mondiale della velocità, reduce dal fortunato tentativo compiuto a Venezia per riconquistare all'Italia il *record* del mondo di velocità pura sulla base regolamentare dei tre chilometri.



Al campo di Cinisello il pomeriggio del 6 Novembre in attesa dello svolgimento della seconda fase del programma.



S. E. Italo Balbo, Sottosegretario all'Aeronautica mentre conversa col Generale Vice Comandante la I^a Zona Aerea e col Colonnello Gallotti.



Al Campo di Taliedo nella
mattinata del 6 Novembre.



S. E. ITALO BALBO
visita la Scuola allievi piloti
istituita dall'Aero Club di
Milano.

È tempo che all'arma aerea non venga più guardato come ad una cosa bella ma come ad una cosa terribile per le sue possibilità, che non possono essere negate.

Ormai le barriere naturali non possono più costituire una frontiera e non devono essere più riguardate come ostacoli insormontabili, perchè l'offesa aerea ha possibilità dimostrate solo parzialmente.

Più che le parole sono eloquenti le cifre. La velocità oraria degli apparecchi da bombardamento diurno varia da 150 a 200 km., ed i più importanti centri ferroviari dell'Alta Italia, purtroppo sono a portata di mano di chiunque. Infatti Savona dista dal confine solo 85 km., Sampierdarena e Genova circa 125, Sarzana 200, Torino 50, Novara 120, Alessandria 130, Tortona 140, Voghera 150, Milano e Pavia 160 e Piacenza 200!

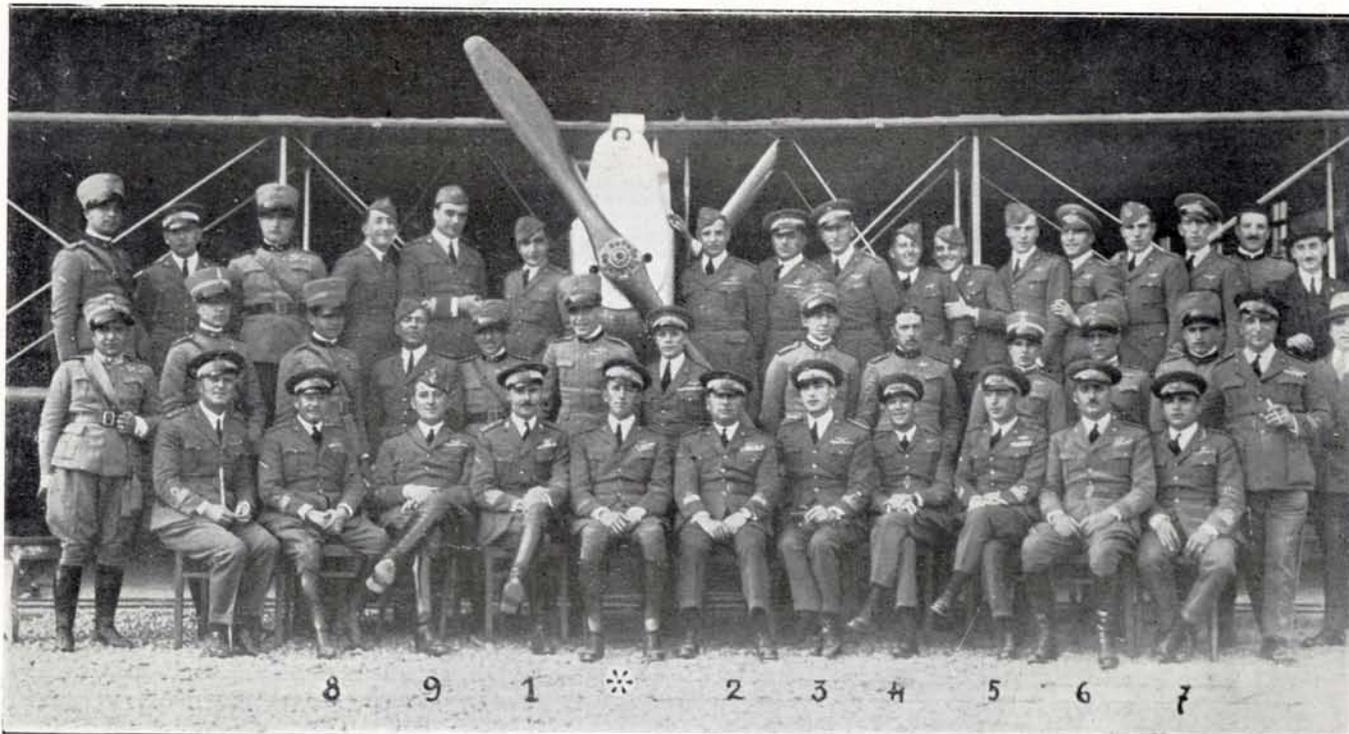
Queste cifre rendono superfluo ogni ulteriore commento.

Ma oltre ai nodi ferroviari, che tuttavia sono gli organi su cui poggia tutto il meccanismo di mobilitazione di rifornimento di una nazione in guerra, vi sono altri coeffi-

cienti che richiedono protezione e difesa, quelli cioè che sono esponente massimo della produzione e sussidio, che vuole significare resistenza contingente e conseguente.

Necessita quindi una forte flotta aerea nazionale, come anche necessita un'opera preparatoria di difesa e di collegamento d'eccezione, che ora come ora esiste solo in abbozzo, imparzialmente e quindi senza efficacia. Mancano ancora i collegamenti diretti tra campo e campo, tra i comandi ed i campi, tra gli organi di difesa (antiaerei) ed i gruppi di esplorazione e di segnalazione, manca ancora una saggia ed efficace dislocazione dei nostri aerocentri, pensata e voluta colla sola ragione di ottenere quanto più efficacemente è possibile la difesa del nostro suolo e specialmente quelle regioni, Liguria, Lombardia e Piemonte, ove è tutta la vita industriale della nazione ed ove può decidersi dell'esito di una guerra, in caso di aggressione.

Se in poche ore si riesce a distruggere le stazioni di Sampierdarena e Genova, di Piacenza e di Milano, ed i ponti sul Po, quale è il divenire di quell'atto preliminare di guerra che è la mobilitazione?



In occasione del Raduno d'Ali gli equipaggi del XIX Stormo da Ricognizione si concentrarono al Campo di Taliedo.

- * Colonnello Chiappelli, *Comandante lo Stormo* - 1. Colonnello Maceratini, *Comandante il V Gruppo*
2. Maggiore Sacchi, *Comandante il LXI Gruppo* - 3. Maggiore Perino *Aiut. Maggiore XIX Stormo*
4. Capitano Mortellaro, *Comand. la XXXIV Squadr.* - 5. Capitano Mazza *Com. Comp. Stazion. di Taliedo*
6. Capitano Bonola *Comand. la XXXIII Squadr.* - 7. Capitano Pellacci *Aiut. Magg. del LXI Gruppo*
9. Capitano Caldera - 10. Capitano Rolando.



Intermezzi della giornata del 6 Novembre al campo di Ciniello.



Consumando una frugale colazione all'ombra delle ali del XIX Stormo.

Bene pensava quindi S. E. Mussolini affrontando la situazione di dare una soluzione all'urbanesimo ed all'accentramento delle maggiori industrie e bene pensava pure dell'ingegnere piacentino di fare passare quella grande arteria ferroviaria che è la Bologna-Milano, sotto il Po, abolendo quel ponte che ormai si è rivelato insufficiente davanti alle normali esigenze del traffico e che nel breve volgere di pochi minuti potrebbe essere distrutto così facilmente!

Tutto questo hanno insegnato le recenti manovre aeree

eseguite nel Veneto e tutto questo insegna nuovamente il bombardamento di Milano.

Un gruppo di aeroplani nemici quindi può sempre inferire un grave colpo ad una nazione nemica, anche se questa aviazione è preparata a ricevere tali gravi offese.

La loro completa perdita non menoma il grave stato di inferiorità in cui questa nazione viene a trovarsi, n'è può influire molto sulle riserve dell'assalitore.

Ed è per questo che oltre alle ali nel cielo, occorre avere in terra vaste opere di difesa diretta ed indiretta, che in precedenza a larghe linee sono state solamente accennate e che del resto non sta a noi di meglio identificare, ma che devono formare parte del piano di difesa della nazione.

Cosa questa che non può essere presa alla leggera e neppure con soverchia fiducia nel tempo di là da venire perchè certi provvedimenti hanno valore in quanto la loro

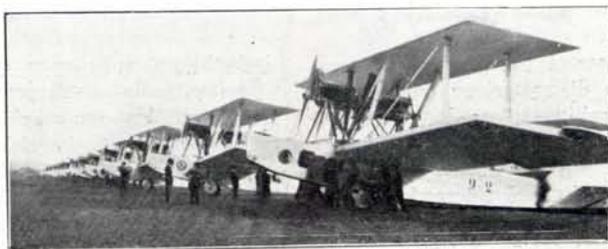
esecuzione è condizionata ed in relazione alla rapidità con cui vengono presi.

Solamente quando si sarà fatto tutto questo, solo allora si potrà dire di avere esaurito tutto un programma, non foss'altro che quello delle cose che avrebbero dovute essere fatte!

Nel pomeriggio del 6 novembre a Ciniello ebbe esecuzione un ricco programma di manifestazioni.

Verso le 15 una squadriglia da caccia di apparecchi A. C. 3 eseguì una serie di brillanti evoluzioni e poco

I bombardieri notturni a Ciniello.



Un interminabile teoria di Caproni 73.

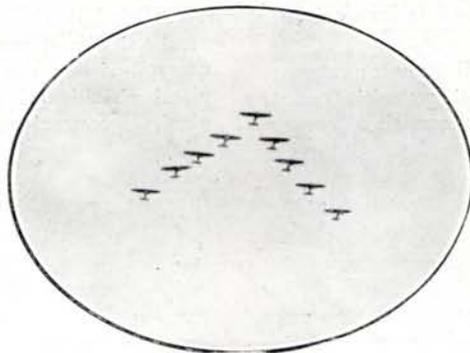
dopo a scaglioni successivi si elevò dal campo oltre un centinaio di apparecchi che simularono un bombardamento del campo stesso.

Verso le 16 venne eseguita la caccia ai palloncini dove rifulsero le doti individuali dei vari piloti montati su apparecchi A. C. 3.

Ma il *clou* della riunione, diremo meglio la parte di essa che più era attesa, fu il lancio simultaneo di 9 paracadutisti, che lanciatisi da apparecchi B. R. 1 riuniti in formazione di guerra eseguirono una buona discesa. Alcuni di essi ritardando l'apertura del paracadute emozionarono la folla che seguiva trepidando le varie fasi dell'esperienza.

Alle 14.30 cominciarono i voli passeggeri che non poterono però avere un buon seguito, perchè l'entusiasmo fece sì che il pubblico invadesse in massa il campo, rendendo difficili partenze ed atterraggi.

Le belle evoluzioni aeree nel cielo di Ciniello.



Una squadriglia di apparecchi da caccia A. C. 3 in formazione a V.

