



20 Jahre Regia Aeronautica

Von Brigadegeneral GIUSEPPE BARBA
Inspekteur der Kampfflieger

Der 20. Jahrestag der italienischen Luftwaffe fällt in eine Zeit härtester Bewährung. Die italienische Luftfahrt, die in den Nachkriegsjahren 1918 bis 1923 stark vernachlässigt worden war, erhielt durch die nationale Regierung neue Richtlinien, um den im zivilen und militärischen Sektor erwachsenen Aufgaben gerecht werden zu können. Alle Tätigkeitsgebiete der Luftfahrt, die seither den verschiedensten Organisationen zugeteilt waren, wurden dazu wieder unter einheitliche Leitung des Luftfahrtministeriums zusammengefaßt. Am 28. März 1923 trat mit der Gründung der Regia Aeronautica neben die bereits bestehenden ein neuer Wehrmachtteil. In den 20 Jahren, die die italienische Luftfahrt seitdem erlebte, befand sie sich in ständigem Aufstieg, und man kann die objektive Feststellung treffen, daß die italienische Luftfahrt nicht wenig zum Fortschritt der gesamten Fliegerei beigetragen hat.

Die zahlreichen Weltbestleistungen und Rekorde der italienischen Flieger in diesen 20 Jahren — angefangen vom Geschwindigkeitsrekord 1926 von *De Bernardi* mit 416 km/st, dem absoluten Geschwindigkeitsrekord 1934 von *Agello* mit 790,2 km/st bis zum Höhenweltrekord, den Oberstleutnant *Pezzi* mit mehr als 17 000 m Höhe 1938 errang — sowie die verschiedenen Langstrecken- und Ozeanflüge ein-

zelner oder ganzer Geschwader von Flugzeugen — angefangen 1925 mit dem berühmten Flug über 55 000 km des Kommandanten *De Pinedo* von Sesto Calende nach Melbourne, Tokio und zurück nach Rom bis zu den Mittelmeer- und Atlantiküberquerungen von *Balbo* — haben durch Bewährung der technischen Neuerungen und Bestätigung der neuen Auffassungen, welche die Voraussetzungen für den Erfolg dieser Unternehmungen bildeten, einen wertvollen Beitrag für den allgemeinen Fortschritt geliefert.

Früher als irgendeinem anderen Volk schlug andererseits der durch den Willen des Faschismus neuerstandenen italienischen Luftfahrt die Stunde der Bewährung.

Zur Errichtung des Imperiums hat die italienische Luftwaffe mit ungefähr 500 Flugzeugen beigetragen, die unter schwierigsten Bedingungen operieren mußten, da gut ausgerüstete Flugstützpunkte fehlten, das Mutterland 6000 km entfernt und so der Nachschubweg äußerst lang war. Die letzten Kampfhandlungen in Abessinien waren noch nicht beendet, als die Ereignisse die italienischen Flieger schon zu neuer Bewährung nach Spanien riefen.

Im spanischen Kriege gelang es der italienischen Legion durch die überlegene Ausbildung des italienischen Personals und die überlegene Güte ihres Materials, den Roten Ver-

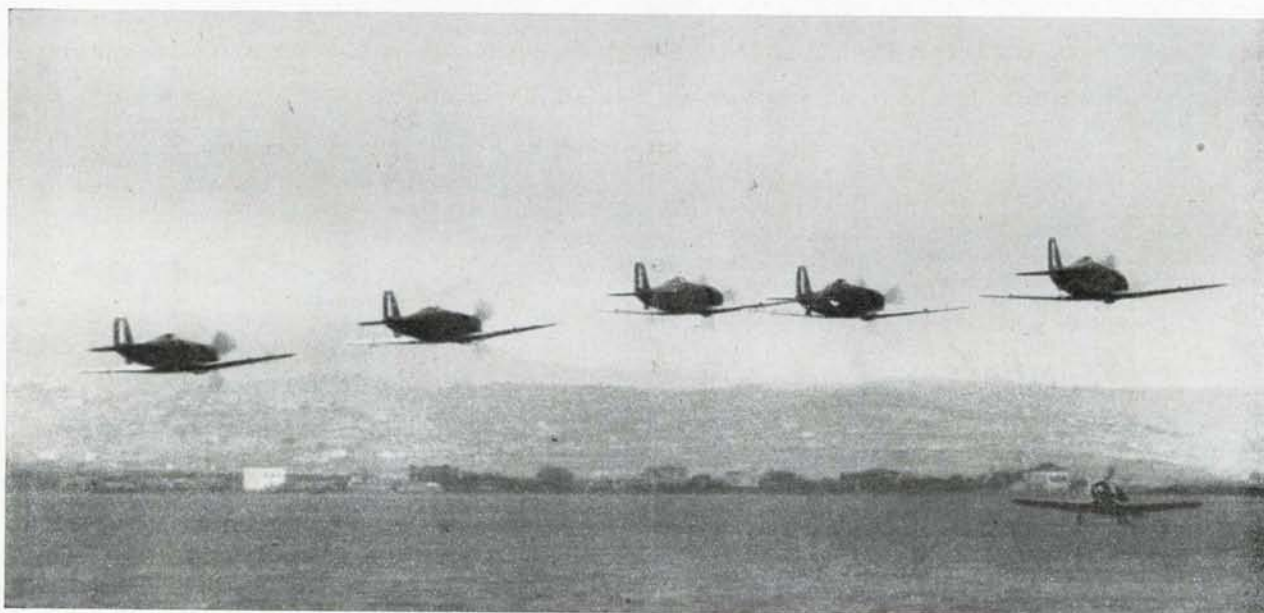


Bild: Scherl

Ein Schwarm italienischer Jagdflugzeuge G 50 startet

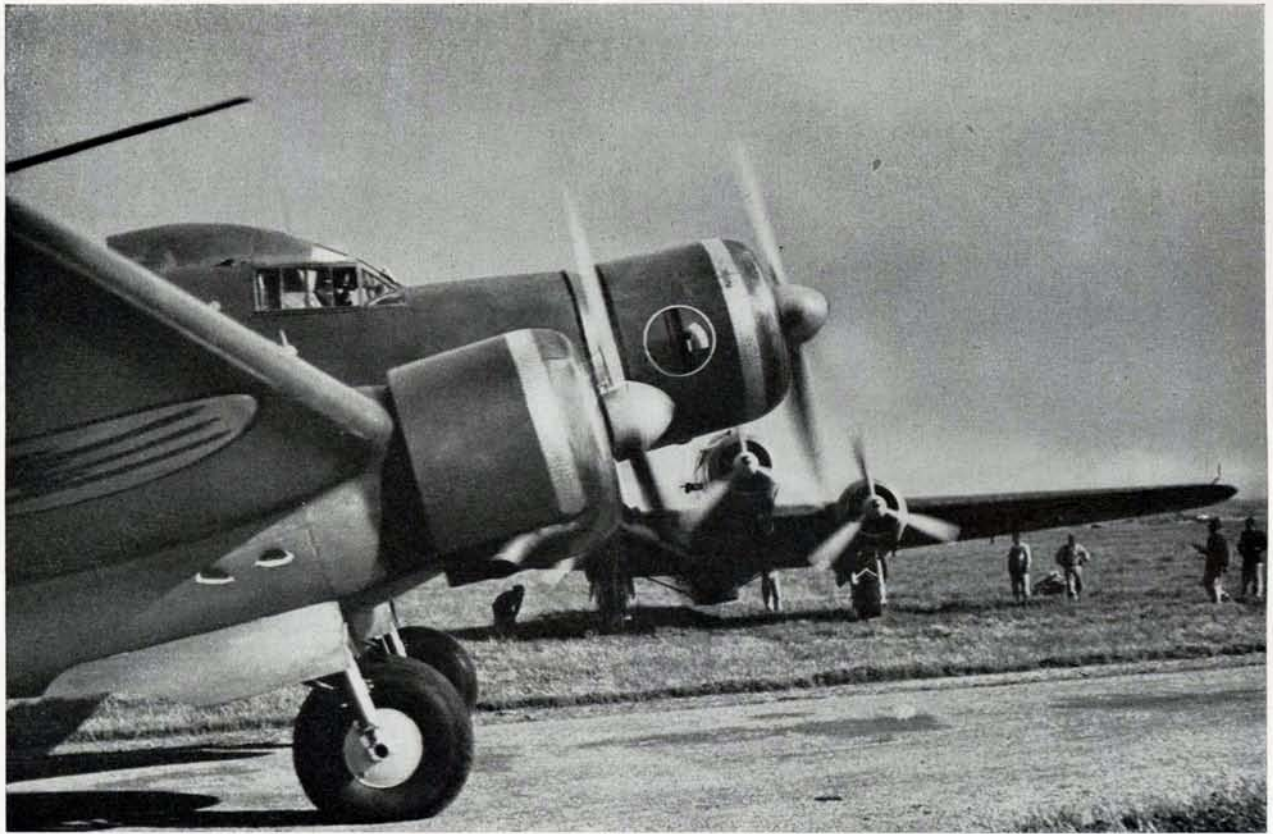


Bild: Ministero dell'Aeronautica

Flieger unter dem Zeichen des Liktorenbündels

luste zuzufügen, die, wie diese selbst zugaben, das Achtfache der eigenen betrogen.

Die italienische Luftfahrt trat daher in den neuen Weltkrieg zwar mit den reichen Erfahrungen zweier siegreicher Feldzüge ein, andererseits hatte sie aber auch naturgemäß selbst einen großen Materialverschleiß erfahren und war der Möglichkeiten beraubt, ihre Kriegserfahrungen mit der gleichen Intensität auszubenten wie andere Nationen, die während der letzten an kriegerischen Vorboten so reichen Friedensjahre in keine militärischen Verwicklungen verstrickt waren.

Aber der Kampf wurde mit äußerster Entschlossenheit und größter Tatkraft aufgenommen. Nachdem sie in Ostafrika hart bedrängt bis zum letzten die einzige schmale Verbindung zu dem weit entfernten Mutterland offengehalten hatten, bildeten die italienischen Flieger, fast ohne Flugzeuge und ohne Brennstoff zurückgeblieben, die blauen Bataillone, d. h. sie reihten sich in die Infanterie ein und verteidigten zusammen mit den Kameraden des Heeres bis zum äußersten das Land, das sie mit ihrer Tapferkeit zu erobern beigetragen hatten.

Im Kampfraum Mittelmeer hat die Regia Aeronautica zusammen mit den deutschen Waffengefährten entscheidend dazu beigetragen, um die Engländer praktisch aus dem großen Binnenmeer auszusperrten. Ganz Italien blickt voller Stolz auf seine Luftwaffe, im besonderen auf seine Torpedoflugzeugverbände, diese Spezialwaffe, deren Einsatz reiche Erfahrungen und ruhige Entschlossenheit verlangt; sie wurde von Italien besonders intensiv entwickelt und zu äußerster Wirksamkeit gebracht.

Neben den Soldaten in vorderster Front dürfen die Ingenieure und Facharbeiter nicht vergessen werden, die durch unermüdliches Schaffen den Fliegern die Waffen zum Siege liefern.

Es ist nicht ohne tiefere Bedeutung, daß Italien sich selbst ein großes und modernes Zentrum der Luftfahrtforschung schuf, dessen Name heute neben dem der Forschungsstätten anderer Nationen steht, die die Luftfahrt besonders stark gefördert haben. Nicht weit von Rom entfernt, ist — eine unter vielen anderen Städtegründungen des Faschismus — eine kleine Fliegerstadt erstanden, die nach einem im Dienst für die technische Verbesserung seiner Waffe gefallenem Fliegergeneral „Guidonia“ genannt ist.

Wenn man während und kurz nach dem Weltkrieg 1914 bis 1918 glauben konnte, die Luftwaffe sei durch die leichte Konstruktion der Zellen, die Primitivität der Ausrüstung und die der Motorleistung gesetzten Grenzen zur Waffe der Habenichtse vorherbestimmt, so haben die Fortschritte in der aerodynamischen Gestaltung, der Konstruktion und der Erhöhung der Motorleistung diese Auffassung sehr schnell und gründlich widerlegt. Die Luftfahrtindustrie ist im Laufe der Zeit zu überragender Höhe emporgestiegen und übertrifft fast alle anderen Industriezweige in ihrer nationalen Bedeutung.

Die italienische Industrie hat ihre große Aufgabe erfaßt und daraus die Folgerungen gezogen; sie hat dabei die Genialität ihrer Konstrukteure, die Tüchtigkeit ihrer Arbeiterschaft und die verständnisvolle Planung ihrer Führung unter Beweis gestellt. Die Anspannung aller Kräfte war allerdings groß; das ist um so verständlicher, wenn man sich daran erinnert, daß die italienische Industrie ganz allgemein, d. h. nicht nur allein die Luftfahrtindustrie, insgesamt nur wenige Jahrzehnte alt ist.

Im Flugzeugbau sah sich Italien obendrein vor manche Schwierigkeiten gestellt, die ihm aus seiner Rohstoffarmut erwachsen; jeder Fortschritt wurde durch die notwendige Einfuhr fast aller für die Industrie unentbehrlichen Waren gehemmt.

Die Bemühungen der italienischen Luftfahrtindustrie, ihre Produktion autark zu gestalten, waren entsprechend gewaltig; sie bezogen sich sowohl auf die allgemeinen Probleme der Ausnutzung der Naturkräfte für die industrielle Fertigung und auf den Bau von Werkzeugmaschinen als auch auf die Sonderfragen der Luftfahrtindustrie, die in Italien vorkommenden Metalle zu verwenden und vor allem nicht-metallische Werkstoffe zu benutzen, in deren Verarbeitung die italienische Luftfahrtindustrie führend ist.

Vielleicht bedeutet in der Luftfahrt mehr als auf jedem anderen Gebiet der menschlichen Kultur Stillstand den Untergang; der stetige Fortschritt allein kann weiterführen, sein Rhythmus ist oft überwältigend. Die italienische Luftwaffe blickt voller Stolz mit ihren Fliegern, Technikern und Arbeitern zurück auf die ersten 20 Jahre ihres Bestehens und voll Vertrauen in die Zukunft, die den endgültigen Sieg bringen und neue Wege öffnen wird.