



L'AVIAZIONE DI GUERRA

Italia

La stampa boema, jugoslava e tedesca dell'Austria ha segnalato il passaggio di alcuni aeroplani italiani sopra Lubiana, Zagabria, Carlovaz ed altre minori città della Carniola e della Croazia, avvenuto in più riprese durante il mese di giugno. Si tratta di « raids » avventurosi, alcuni dei quali, come il volo su Zagabria, costituiscono dei veri « records » come lunghezza di volo su campo nemico, e che gli aviatori italiani compiono per propaganda.

I giornali boemi e jugoslavi notano con evidente compiacimento che gli aeroplani italiani non gettavano bombe sulle città, sulle quali audacemente si librarono perfino per mezz'ora, ma gettavano numerosi proclami in lingua jugoslava firmati dal dottor Trumbic e annunciatori le decisioni del Congresso del Campidoglio. I giornali notano anche che le popolazioni accolsero non solo con calma, ma anzi con interesse gli aeroplani con i tre colori.

La stampa prettamente austriaca, invece, nell'annunciare questi avvenimenti getta un vero grido d'allarme per gli effetti che questo genere di propaganda può produrre per le popolazioni slave. Più furente di tutte è la *Reichspost*, la quale nel suo numero del 14 giugno biasima il Governo di Vienna che « non ha fatto quasi nulla per frenare l'agitazione jugoslava ed ha anzi tollerato le assemblee e i comizi nei quali, col pretesto delle questioni alimentari, si eccitano le popolazioni contro lo Stato; mentre l'offensiva politica dell'Intesa cerca di contribuire a questa propaganda ».

— Sulla salma del nostro asso degli assi, maggiore Baracca parlò Gabriele D'Annunzio. Egli ammonì:

« Miei compagni, aviatori, alte parole furono dette. Il cordoglio ebbe la voce grave dei nostri Capi. Ma, come ha detto il primo cittadino di Lugo, non vuol pianto né rimpianto questo celere uccisore e distruttore che fu tra i più maschi generati dalla matrice ferrigna dove si stampa il meglio della gente di Romagna. Non vuol essere piamente lacrimato, ma vendicato potentemente. »

Per noi era tutta un'ala di guerra, cuore e motore, tendini e tiranti, ossa e centine, sangue ed essenza, animo e fuoco, tutto una volontà di battaglia, uomo e congegno. L'ala s'è rotta e arsa; il corpo s'è rotto e arso. Ma chi oggi è più alato di Lui? Ditemelo. Chi oggi è più alato e più alto di Lui? Ditemelo... »

— È caduto al fronte per un guasto al motore, mentre provava sul suo campo un apparecchio, il capitano aviatore Luigi Bourlot. L'aviazione nostra perde uno dei suoi militi più valorosi e preziosi.

Il capitano Bourlot non era soltanto un magnifico pilota, ma era anche un tecnico pro- vetto dell'aviazione. Era uno dei maggiori

assi da ricognizione. I suoi voli di guerra non si contano. Fu lui che con superbo volo oltre il Quarnaro preparò con dati precisi l'impresa di Buccari ed altre maggiori imprese ora preparava. Gentilezza e modestia erano in lui pari al valore e all'ardore del suo animo di soldato e di italiano.

Francia

— L'aviazione francese non possiede che due bandiere: la prima, quella dell'Aeronautica, porta il nome di « Fleurus » come ricordo del primo pallone militare — l'« Indépendant » — la seconda è quella dell'aviazione, la quale reca una sola parola — « Marocco » —, la prima campagna.

I giovani allievi piloti, mitragliatori e meccanici, dei due centri di aviazione — Digione e Lione — non conoscevano ancora le loro bandiere. Il colonnello Girod, ispettore generale delle scuole di aviazione ha voluto presentare agli allievi le due bandiere. La festa ha avuto luogo il 20 giugno. Le due bandiere sono state presentate a 1500 allievi. Una delle bandiere è stata portata dall'eroico Fonck, asso degli assi dell'aviazione francese.

— L'asso degli assi francesi René Fonck è tornato, dopo un'assenza di quindici giorni, al fronte ed ha ripreso la sua caccia agli apparecchi tedeschi. Fonck è entrato a far parte della « squadriglia delle cicogne », comandata dal capitano Battles. Fonck ha portato al fronte una cicogna viva, a cui è stato imposto il nome di Elena. Questa cicogna è diventata la mascotte della gloriosa squadriglia.

Appena giunto al fronte Fonck ha ripreso l'aria. Egli ha raggiunto la cinquantacinquesima vittoria.

« Le Journal Officiel » pubblica la promozione di Fonck ad ufficiale della legione di onore: questa onorificenza gli fu conferita

il giorno in cui abbattava in pochi minuti sei aeroplani nemici!

Mentre l'esercito italiano combatte vittoriosamente sulle montagne e sulle pianure venete, il valore italiano si afferma anche sui campi gloriosi di Francia attraverso l'intelligente audacia dei nostri aviatori. Sapete già come si trovano ivi da tempo alcune squadriglie di nostri apparecchi da bombardamento comandate dal capitano De Riso. Il corrispondente del *Secolo* da Parigi ebbe la fortuna di incontrare il capitano De Riso, che gli parlò con entusiasmo dell'opera compiuta dai suoi uomini. E Campolonghi così ne scrive:

« Siamo in un campo d'aviazione, che non indico, insieme con altre squadriglie di apparecchi da bombardamento italiani, ma pilotati da francesi. Le relazioni fra noi e i colleghi alleati sono ottime. Lo spirito di emulazione non fa che renderle più intime. Ciò ha la sua importanza, così agli effetti della guerra come a quelli della pace. Benché poco numerosi, abbiamo effettuato, dal 14 maggio al 10 giugno, diciannove bombardamenti prendendo specialmente di mira le stazioni di Laon, Hirson, Montecornet, Asfeld, Fismes, Soissons e i campi di aviazione di Ville au Bois e Montecornet. Durante le ultime offensive abbiamo operato sul campo di battaglia mitragliando i convogli nemici dall'altezza di 600 e 300 metri. Negli ultimi tempi abbiamo lanciato 27 tonnellate di esplosivo. Per arrivare a questi risultati con un piccolo numero di squadriglie, spesso una squadriglia sola ha fatto due raids in una sola notte. Non abbiamo perduto, combattendo, nessun apparecchio ».

Le autorità militari francesi riconobbero il valore italiano decorando molti dei nostri eroi dell'aria.

Durante il mese di giugno 29 apparecchi nemici sono stati abbattuti dalle difese antiaeree e tre di essi di notte. Inoltre tredici velivoli sono stati danneggiati dal tiro e costretti ad interrompere la loro missione.

Il *Temps* fa il bilancio dei bombardamenti aerei e con cannoni a lunga portata effettuati dai tedeschi su Parigi e dintorni.

Il 30 gennaio 1918 cominciò l'era dei gravi bombardamenti aerei con aeroplani, ed il 8 marzo 1918, i cannoni a lunga portata completarono l'opera dei « Gotha ». La prima incursione importante che riuscì, fu quella che i tedeschi effettuarono la notte dal 30 al 31 gennaio, la quale uccise 55 persone e ne ferì 203.

Sino al 30 giugno ultimo si contano 20 efficaci incursioni di « Gotha », cinque falsi allarmi, 39 giorni di bombardamento con cannoni a lunga portata. Se si fa il totale delle cifre dei feriti ed uccisi, date nei comunicati ufficiali, si ottiene: per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1918, 131 uccisi e 432 feriti; ma si deve notare che in questo totale non sono comprese le vittime che soccomberono



in seguito alle loro ferite, né 66 persone che perirono l'11 marzo, soffocate dalla folla, in seguito ad un panico, all'ingresso del rifugio della « Metropolitana ».

Inghilterra

L'aviazione britannica ha eseguito nel giugno 74 raids in Germania durante i quali ha gettato una sessantina di tonnellate e un quarto di bombe. Il numero di raids britannici in Germania: va aumentando, come aumenta il peso totale dei proiettili lanciati su obiettivi militari importanti.

Nel mese di maggio scorso il servizio di aviazione autonomo aveva gettato 48 tonnellate di bombe, che costituivano un record.

Ecco la lista delle città attaccate dal servizio di aviazione autonomo con gli obiettivi militari precisi, raggiunti ed il numero degli attacchi per ciascuna città. Si tratta, unicamente delle operazioni del servizio di aviazione autonomo e non è tenuto conto del peso considerevole dei proiettili lanciati dagli aviatori su tutto il fronte occidentale e su obiettivi del litorale, quali Ostenda, Bruges, Zeebrugge, ecc., né del considerevole lavoro compiuto dagli aviatori francesi.

Un solo raid fu compiuto sulla stazione di Arsur Moselle sulla stazione, le officine e le caserme di Coblenza, sui binari morti di Lussemburgo, sui nodi ferroviari, e sulle caserme di Offenbourg, sugli altiforni Wadgasson, sul tronco ferroviario di Remilly, sulla stazione e le officine ferroviarie di Welbrücken, due sugli aerodromi di Frescati e di Hagenu, sull'aerodromo e le caserme di Landau; sulle ferrovie e la stazione di Treviri, tre sui binari morti, sulla stazione sulle officine di Agendingen, sulle linee ferroviarie e la stazione di Yartaus; quattro sulla stazione e le officine di Billingen, sulle officine di Exphonsion, sugli uffici ferroviari di Karlsruhe, sull'officina dei prodotti chimici di Mannheim; cinque sulle officine, sui binari morti sui laboratori dipendenti dalla stazione di Sarrebrück; sei sull'aerodromo di Boulaï, dodici sulla stazione, le ferrovie, le officine ferroviarie di Thionville; diciotto sulla stazione, sui binari morti e sul triangolo ferroviario di Metz Sablon.

— Interessantissime statistiche ufficiali sono state pubblicate sulle operazioni dell'aviazione inglese dal primo luglio 1917 al 30 giugno 1918. Duemilacentocinquanta apparecchi nemici sono stati distrutti dagli inglesi sul fronte occidentale; 1083 sono stati costretti ad atterrare privi di controllo. Durante un certo periodo di tempo gli aeroplani inglesi lavorarono di concerto colla flotta abbattendo 632 apparecchi nemici. 1186 macchine inglesi sono scomparse durante il periodo considerato in questa statistica. Sul fronte italiano gli inglesi distrussero 165 apparecchi nemici tra i mesi di aprile e giugno di quest'anno mentre sei altri gruppi furono

costretti ad atterrare e 13 apparecchi inglesi sono stati dichiarati mancanti sul fronte di Salonico. Ventun apparecchi nemici furono abbattuti da marzo a giugno e 15 altri costretti ad atterrare privi di controllo e 10 apparecchi inglesi furono dichiarati mancanti.

Belgio

Pochi ricordano che Re Alberto del Belgio, una volta, vestito da macchinista ferroviario, guidò una locomotiva tra Bruxelles e Anversa. Nessun Monarca regnante si era mai abbandonato ad un passatempo simile. Ora, Re Alberto ha aggiunto un altro numero al suo record, compiendo la traversata della Manica in aeroplano, assieme alla Regina.

Il loro arrivo in Inghilterra era avvenuto da qualche giorno, ma il mezzo di trasporto usato venne reso pubblico soltanto dopo, in occasione del gran trattenimento in onore dei Sovrani belgi.

In due aeroplani militari ordinari Re Alberto e la Regina presero il volo del Quartiere Generale belga, venendo ad atterrare presso un porto inglese, dove li attendevano gli automobili che li trasportarono a Londra. Nessun incidente durante il volo, il cui sapore sportivo piacque al pubblico inglese, e rese più caldi i festeggiamenti.

America

L'Agenzia Stefani, trasmettendo la notizia della mortale caduta in un campo di aviazione degli Stati Uniti di un aviatore italiano, ne ha dato inesattamente il nome. Il valoroso caduto è il nostro concittadino Gian Felice Gino.

Il commissario generale dell'aviazione, on. Chiesa, ha riferito i particolari della disgrazia all'on. Buccelli in un telegramma che dice: « Al campo di Minnesota, presenti alle autorità dell'aviazione americana il sergente Gino Felice fece delle prove col *Caproni-Liberty*, portando il generale Kenly, capo del dipartimento dell'aviazione militare. Il volo riuscì mirabilmente, entusiasmando i presenti. Successivamente il pilota Gino Felice fece un altro volo su S. V. motore *Spa*, compiendo audacissime manovre di altezza. Sventuratamente volle compiere l'atterramento da circa 100 metri, probabilmente valutando in modo inesatto l'altezza. L'apparecchio compì alcuni strettissimi giri in aria, ma non ebbe spazio sufficiente per rimettersi a volo normale, e si sfasciò contro terra. Il pilota morì istantaneamente.

I funerali del Gino sono stati celebrati con commovente solennità, presenti larghe rappresentanze dell'aviazione americana, francese e inglese, la missione nostra al completo, il generale Tozzi con molti suoi ufficiali, il console generale, in rappresentanza dell'ambasciatore, tutte le missioni militari alleate. L'on. Bevione porse alla salma il saluto dell'Aviazione italiana.

Il maggiore Falchi e il capitano Cappi volarono sul corteo, gettando fiori sul feretro ».

— Il corrispondente da New York del *Daily Express* annuncia che il generale Branker, controllore generale del servizio inglese in missione agli Stati Uniti per coordinare il servizio dell'aviazione inglese in missione in America, ha dichiarato in una intervista che l'impresa la cui esecuzione oggi si impone appena possibile, è la traversata dell'Atlantico in aeroplano per permettere agli apparecchi americani di venire in Europa per le vie dell'aria in modo da economizzare tonnellaggio. Gli apparecchi avrebbero due motori, due serbatoi e quattro passeggeri ed effettuerebbero il viaggio in 40 ore. Si potrebbero scagliare piccole navi sulla traversata per permettere agli aeroplani di comunicare con la radiotelegrafia in caso di difficoltà. Le macchine potrebbero bombardare Berlino. Il Club aereo di New York sottopose un piano di traversata aerea transatlantica al tenente Belloni rappresentante di Caproni a New York. Si annunzia che Belloni è pronto ad esaminare la proposta per effettuare il volo su una macchina Caproni.

— E' noto che al fronte italiano, nella grande battaglia del Piave, gli aviatori americani si sono coperti di gloria. Cinque di essi sono stati decorati al valore, *molto proprio* dal nostro Re, cui il capitano La Guardia comandante l'Aviazione Americana, ha diretto il seguente telegramma:

« Sua Maestà Re d'Italia

Zona di Guerra

« Permettomi ringraziare Vostra Maestà in nome Aviazione Americana per onore conferito decorando cinque nostri aviatori Croce Guerra; queste sono prime decorazioni nostri soldati in Italia e ne inciteranno ad emulare valore coraggio abilità nostri compagni aviatori italiani.

« Tra pochi giorni porterò altro distaccamento aviatori per servizio fronte italiano.

LA GUARDIA, comand. Aviazione Amer. »

S. M. il Re ha così risposto:

« Capitano La Guardia comandante Aviazione Americana — Roma.

« Grazie cortese telegramma. Sono stato molto lieto di poter decorare io stesso i suoi cinque valorosi commilitoni.

VITTORIO EMANUELE »

I cinque aviatori decorati sono i primi tenenti:

Baldwin Raymond P.; Collins Kenneth G.; Frost Donald G.; Galehouse Ira W.; Park John.

Gerente responsabile: VINCENZO AUTIERO

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

La MACCHINA per scrivere
REMINGTON

a scrittura visibile

è la più diffusa perchè è la migliore

CESARE VERONA
TORINO e principali città

FILIALE di NAPOLI
Via Roma, 396

OFFICINA COMPLETA PER RIPARAZIONI

SCUOLA DI DATTILOGRAFIA CON MACCHINE DI ULTIMO MODELLO

Via Roma N. 66a (Largo Carità)

