

L'AVIAZIONE E LA GUERRA

La guerra aerea

e l'impiego dei Caproni

La nostra flotta aerea da bombardamento, che aveva iniziato il mese di ottobre colla gloriosa spedizione di Cattaro, ha saputo anche nei giorni difficili compiere degnamente ed eroicamente il suo dovere. Nelle giornate del 25 e del 26 ottobre e in quelle successive l'attività dei nostri Caproni fu incessante, pronta, meravigliosa. I nostri infaticabili equipaggi da bombardamento eseguirono fino a tre azioni successive in un sol giorno, partirono con qualunque tempo e per qualunque mèta, sostennero innumerevoli e accaniti combattimenti colle accresciute forze aeree nemiche, gettarono tonnellate di alto esplosivo sui luoghi di adunata, sui nodi stradali, sui ponti del Torre, del Tagliamento e della Livenza, riattati dal nemico; bombardarono efficacemente Comandi e centri di concentramento, talvolta a notevole distanza dalle linee (fino a 70 chilometri nell'interno), e scesero a bassissima quota per mitragliare accampamenti e colonne di truppe in marcia. Malgrado le difficoltà create dagli spostamenti successivi dei campi, malgrado l'efficienza limitata del materiale, le nostre invitte squadriglie da bombardamento poterono assolvere compiti più svariati e più ardui: dal rifornimento in volo di Comandi e di truppe rimasti isolati, alla fraterna cooperazione dall'alto data alle azioni più importanti sull'Isonzo e sul Tagliamento, sul Piave e su gli altipiani.

Il prezzo oneroso dell'altissimo dovere compiuto con slancio indomabile ed esemplare spirito di sacrificio sono le perdite gravi e dolorose che si devono rimpiangere, e cioè 8 apparecchi non rientrati nei nostri campi e 32 piloti, osservatori e mitraglieri, fra i migliori, mancanti.

Dal 25 ottobre al 30 novembre, in 28 giorni volativi, furono compiute 40 azioni di bombardamento, a cui parteciparono complessivamente 242 Caproni, che lanciarono bombe per un peso complessivo di circa 45 tonnellate.

Il bombardamento degli aeroplani fu completato da quello dei nostri dirigibili, che portarono nello stesso periodo di tempo un contributo validissimo alla nostra offesa aerea. Furono eseguiti 14 bombardamenti notturni e lanciate sul nemico 14 tonnellate di bombe, senza dover deplorare nessuna perdita. Anche gli equipaggi dei nostri dirigibili diedero nuova conferma di coraggio e di generoso spirito di sacrificio adempiendo il loro dovere in condizioni atmosferiche avverse e, spesso, in circostanze difficili, come accadde per una aeronave che il comandante e l'equipaggio portarono arditamente sul nemico senza aver potuto fare preventivamente alcuna prova e nessun collaudo.

La guerra aerea e gli americani.

Si è parlato più volte dello sforzo che l'America sta compiendo per partecipare con 22.000 aeroplani alle battaglie aeree del prossimo anno; ma come non ha fondamento lo scetticismo di chi pone in dubbio la grandiosità del futuro concorso aereo degli

Stati Uniti così è eccessiva la speranza di chi già vede immense flotte americane di migliaia di velivoli volare sulla Germania per bombardarla.

Bisogna infatti tener presente — osserva Farman nella *Revue bleue* — che gli americani non potranno mai avere contemporaneamente in servizio 22.000 aeroplani. La durata media d'un aeroplano militare in servizio attivo non va oltre i quattro mesi, sicchè per mantenere alla fronte una flotta di 22.000 velivoli (cifra che il Governo di Washington ritiene raggiungibile nei primi 12 mesi, si richiederebbe una costruzione annua di 66.000 apparecchi.

Inoltre ogni pilota dovrà avere a sua disposizione due velivoli, perchè se non ne avesse che uno, passerebbe la metà del suo tempo a non far nulla durante le riparazioni dell'apparecchio o del motore. Sembra dunque al Farman che la costruzione di 22.000 aeroplani non potrà in alcun momento dell'anno fornire una forza aerea di ricognizione e di battaglia superiore ai 5000 apparecchi.

Ma questo numero, ed anche la metà di esso, con l'accresciuto potere dei corpi d'aviazione francesi ed inglesi basterebbe a porre le forze aeree del nemico in una notevole condizione di inferiorità. E non è quindi irragionevole sperare nel concorso americano.

L'IGIENE PER I SOLDATI

La questione del modo come procurar bagni e docce ai soldati anche nella stagione invernale ed in località ove manchino laghi, laghetti o fiumi, è stata risolta in Svizzera con un accordo fra la sezione d'igiene del riparto sanitario dell'esercito, la Direzione generale delle Strade Ferrate Federali ed una società per apparecchi di riscaldamento centrale, in base al quale potè essere messo per ora a disposizione del Comando dell'esercito il primo « treno-bagno » composto d'una locomotiva, di un carro-cisterna capace di 15.000 litri e, a titolo provvisorio, di due carrozze di terza classe nelle quali furono installati le docce e gli spogliatoi.

Ogni locale ha 12 docce, disposte su due file e fissate al soffitto della carrozza. Gli spogliatoi di ogni vettura possono contenere 36 uomini, di modo che per carrozza circa 70 soldati possono bagnarsi in un'ora di tempo, ciò che porta a 1000 la cifra degli uomini che prendono la doccia nel treno nello spazio di 8 ore.

L'acqua, il locale delle docce e gli spogliatoi sono riscaldati col vapore della locomotiva. L'acqua è condotta dal carro-cisterna alla carrozza-doccia a mezzo di una pompa pneumatica montata sulla locomotiva.



Il capitano Baracca, l'aviatore italiano che ha abbattuto ben 30 apparecchi nemici, è stato promosso maggiore per merito di guerra.