

questa Camera Fascista, che Vi ama con devozione (*Vivissimi applausi*) e che Vi segue con fedeltà assoluta, l'esistenza di energie da utilizzare ancora e sempre per la causa della Rivoluzione che coincide con quella della nuova civiltà. (*Acclamazioni*).

Nell'esprimerVi i nostri unanimi sentimenti, Vi ripeto con maggior cognizione quanto dissi circa due anni or sono, salendo a questo posto:

« Quando Voi segnerete il tempo e i termini del necessario mutamento, questa Camera, consapevole di scolpire una nuova data nella storia della Rivoluzione, sarà pronta e disinteressata nell'assicurare al Regime il nuovo ordinamento costituzionale, rispondente alle nostre premesse dottrinali, alle necessità e all'avvenire del popolo italiano ». (*Applausi vivissimi e prolungati*).

Questo Vi confermo oggi con lo stesso spirito di ieri. (*Nuove reiterate prolungate acclamazioni — Grida ripetute di: Duce! Duce! — Il Duce risponde salutando romanamente*).

#### Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937. (*Stampato n. 990-A*).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Ha chiesto di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'aeronautica. Ne ha facoltà.

VALLE, *Sottosegretario di Stato per l'aeronautica*. (*Vivissimi prolungati applausi*). Onorevoli Camerati! Il piano di rinnovamento e sviluppo della Regia Aeronautica preannunciato nel decorso anno, è oggi in atto con ritmo sempre più accelerato. Tutto il mondo è ormai convinto della importanza decisiva che avrà in una guerra moderna la nuova arma affiancatasi per ultima alle forze di terra e di mare: arma le cui caratteristiche d'impiego sono tali che non si può dire se in esse prevalga lo spirito o la tecnica, tanto la sua perfeibilità di potenza è basata sull'intima fusione delle qualità del pilota e di quelle del materiale: arma che potrà costituire per certo il fattore determinante della vittoria, soltanto quando il complesso costituito dall'ottimo addestramento degli equipaggi, dalle superiori caratteristiche degli apparecchi, dalla perfetta attrezzatura logistica delle basi, formi un tutto armonico pronto ad assolvere i compiti che da esso si attendono.

In questa febbre di preparazione mondiale riguardante in special modo l'aviazione, l'Italia Fascista non si è lasciata sorprendere. Non l'avrebbe potuto: il suo Duce è aviatore. Preciso nella scelta del momento, Egli ha ordinato da tempo che ogni sforzo fosse concentrato nella più metodica e severa preparazione militare. Così, conquistati i

due primati assoluti di quota e di velocità, che da due anni resistono ai reiterati attacchi delle altre nazioni, con i 14.433 metri di Donati ed i 709,209 chilometri ora di Agello, avremmo ancora una volta potuto superare noi stessi; avremmo potuto conquistare allora anche nel campo del terzo primato, quello della distanza, ove già potemmo con Stoppani nel luglio 1935 unire in un sol volo Trieste con Berbera, nella Somalia inglese; ma non è questa l'ora di impiegare energie in prove singole che distolgano sia pure per un istante l'attenzione dalle mete supreme: la sicurezza del nostro cielo, l'intangibilità delle nostre frontiere.

Esaminiamo dunque brevemente, a corollario della minuziosa appassionata analisi del bilancio aeronautico espostavi, per il secondo anno, dal camerata Riccardi, la consistenza attuale dei tre fattori del potenziale aereo: il personale, il materiale, l'infrastruttura.

Non sarò, di proposito, e per ovvie ragioni, preciso nei particolari: ma mi sia legittimo orgoglio il constatare come oggi, valorizzando la singolare posizione geografica della nostra penisola, *nessun punto del cielo Mediterraneo sfugga al nostro controllo*. (*Vivissimi generali applausi*).

Non si potrà mai abbastanza ripetere che occorre più tempo a formare il pilota e l'equipaggio atto alla guerra che non costruire l'aeroplano che gli è affidato. È bensì vero che i giovani d'oggi hanno già nel sangue l'istinto del volo, tanto che dopo poche ore di istruzione essi compiono le prove di brevetto militare sullo stesso apparecchio che soltanto qualche anno fa costituiva la normale dotazione delle nostre squadriglie da caccia, ed era considerato un puro sangue di difficile governo: ma la tecnica dei moderni aeroplani, con le alte caratteristiche imposte dal sempre crescente progresso, impone al comandante ed all'equipaggio la conoscenza precisa dei motori ad altissima compressione con gli annessi congegni relativi alle eliche a passo variabile, ai compressori, ai riduttori, agli economizzatori: degli organi ipersostentatori del volo, che permettono di scendere dalla velocità in quota di oltre 400 chilometri ora, a quella necessaria all'atterramento, intorno ai 100 chilometri ora; degli strumenti relativi al volo nella nebbia e nelle nuvole; delle bussole di navigazione d'altura, dei radiogoniometri per il controllo della rotta, delle stazioni radiotelegrafiche, dei perfezionati congegni di puntamento, del perfezionatissimo armamento di bordo, sia di lancio che di caduta. Per ogni organo occorre una precisa specializzazione; e pertanto insieme col pilota occorre formare e addestrare il motorista, il montatore, il radiotelegrafista, l'armiere, oltre ad altre cinque categorie necessarie al funzionamento dei servizi a terra.

L'anno 1935 ha costituito a tale riguardo una vera e propria mobilitazione. Per le categorie specialisti sono stati banditi due concorsi per un complesso di 5700 posti, per i quali pervennero oltre 15.000 domande. È questo un sintomo tangibile della tendenza dei giovani, anche delle