

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 14 (1942)
Heft: 6

Artikel: La ricognizione aerea : il bombardamento
Autor: Davatz / Martinelli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-242393>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La ricognizione aerea - Il bombardamento

(Conferenza tenuta dal I. Ten. Davatz al Circolo degli Ufficiali di Lugano)

Già nell'ultima guerra mondiale la cavalleria, arma di ricognizione per eccellenza, non era più in grado di rompere le linee del nemico. Si ebbe perciò l'idea di utilizzare l'aviazione per sorvolare il fronte ed effettuare le ricognizioni dall'alto. L'aviazione da ricognizione è l'occhio dell'alto comando. Hindenburg disse un giorno: „Senza aviatori non ci sarebbe stata una Tannenberg!”

Da principio non si pensò di impedire la ricognizione aerea nemica; sicchè quando due apparecchi avversari si incontravano in volo, i piloti e gli osservatori solevano salutarsi con cenni amichevoli. Ma questo stato di cose non durò a lungo; gli apparecchi da osservazione furono muniti di mitragliatrici; si crearono velivoli atti ad impedire la ricognizione nemica, i caccia.

In tal modo ebbe principio il combattimento aereo.

Le diverse specie di ricognizione

Si distinguono tre specie di ricognizioni:

- I. La ricognizione a grande distanza o ricognizione operativa;
- II. La ricognizione a piccola distanza o ricognizione tattica;
- III. La ricognizione della zona di combattimento.

La prima serve unicamente all'alto comando. Sorveglia i centri di mobilitazione del nemico, gli spostamenti di truppe, il traffico dei porti marittimi, i movimenti della flotta nemica, i concentramenti di squadriglie sui diversi campi d'atterraggio.

La seconda ha il compito di annunciare al proprio comando tutte le misure prese dal nemico per preparare un'azione bellica. Osserva il movimento, il vettoviaggiamento, le forze aeree avversarie nel settore prescritto (che si estende fino a circa 150 km. dal fronte). Sul mare gli esploratori partono da navi portaaerei, cercano la posizione esatta di navi nemiche e ne controllano la direzione di spostamento, la forza.

La ricognizione della zona di combattimento osserva tutto ciò che succede durante il combattimento. Suo compito è quello di scoprire le posizioni dell'artiglieria nemica, i concentramenti di riserve e di carri armati, i movimenti delle prime linee, e in generale tutto ciò che potrebbe avere un influsso diretto sul combattimento.

Compiti speciali dell'esplorazione

- a) Osservazione dell'artiglieria:

Già nell'ultima guerra mondiale l'osservazione dell'artiglieria ebbe una grande importanza. L'aviatore, come da un posto di osservazione avanzato, indica i bersagli alla propria artiglieria e

ne corregge i tiri mediante l'apparecchio radiotelefonico. Tuttavia, con il continuo miglioramento della difesa antiaerea e della caccia, il compito dell'osservatore d'artiglieria è divenuto sempre più difficile.

b) Il velivolo d'accompagnamento:

I convogli navali sono sempre accompagnati da idrovolanti che perlustrano le rotte marittime; questi idrovolanti appena scorgono un sommergibile nemico, avvertono le navi che immediatamente si disperdono presentando in tal modo un bersaglio meno concentrato ai siluri.

I mezzi per l'osservazione aerea

Compito della ricognizione aerea è quello di vedere e di comunicare. Il compito di vedere può essere affidato all'occhio umano o all'apparecchio fotografico.

Le possibilità di ricognizione fatte ad occhio nudo dipendono dalla visibilità, dall'altezza di volo e dal mascheramento dell'obiettivo. Ad occhio nudo si possono distinguere:

colonne di marcia da un'altezza di	3000 - 4000 m.
piccoli gruppi di soldati da un'altezza di	1200 - 1500 m.
singoli uomini da un'altezza di	600 m.
batterie che sparano da un'altezza di	4000 m.
treni sulla linea (fumo) da un'altezza di	4000 - 6000 m.

L'apparecchio fotografico serve solo se le condizioni atmosferiche lo permettono; ma è superiore all'occhio umano poichè, mentre l'occhio può vedere una sola cosa, un solo movimento per volta, la lastra fotografica registra contemporaneamente tutti i particolari di una zona abbastanza vasta. Uno svantaggio della ricognizione fotografica è costituito dal ritardo causato dal tempo necessario per sviluppare e copiare le lastre fotografiche dopo il ritorno dal volo.

Il secondo compito della ricognizione è quello della comunicazione. Se il comando ha uno speciale interesse che un avvenimento gli venga annunciato il più presto possibile, si ricorrerà alla radiotelegrafia o alla radiotelefonica. Alla comunicazione telegrafica seguiranno i rapporti scritti e le fotografie di controllo indispensabili.

Apparecchi per la ricognizione

Per l'esplorazione tattica si impiegano generalmente aeroplani a un sol motore, con un equipaggio composto di un pilota e di un osservatore. Gli aeroplani di questo genere presentano l'ala rialzata in modo da garantire la vista libera verso il suolo. Nella presente guerra sono specialmente noti due tipi: l'Henschel 126 ed il Westland „Lysander”.

L'esploratore tattico ha un raggio d'azione relativamente piccolo, circa 300 km. Spesso eseguisce i suoi voli protetto da cacciatori. Suo materiale di bordo: una stazione radiotelegrafica completa (ricevente ed emettente), un apparecchio fotografico a pellicola o a lastre, eventualmente

anche una fotomacchina per fotografie in serie, materiale per disegno, fusi per trasmettere segnali, tasche speciali per lanciare comunicazioni scritte sopra un posto di comando.

Per l'esplorazione strategica si adoperano generalmente apparecchi d'assalto o da bombardamento leggeri, bimotori veloci e maneggevoli, con un equipaggio di oltre due uomini. Sono macchine a grande raggio d'azione (fino a 5000 km.) dotate di un armamento eccellente (1 o 2 cannoni, da 3 a 5 mitragliatrici) dovendo esse rinunciare alla scorta dei caccia.

L'equipaggiamento dell'esploratore strategico è complesso:

- a) una stazione radiotelegrafica completa, con aggiunto un apparecchio di radiogoniometria;
- b) una fotomacchina per fotografie in serie;
- c) un apparecchio fotografico a mano per fotografie oblique.

L'esploratore strategico della marina è generalmente un idrovolante dal raggio d'azione enorme. I due tipi più noti sono il Dornier Do 24 germanico ed il Consolidated „Catalina" americano.

L'istruzione dell'osservatore

L'osservatore deve possedere il senso dell'orientamento, un occhio allenato, una buona memoria, deve essere abile disegnatore, deve avere un certo senso tattico, deve saper distinguere l'essenziale dalla massa di cose che vede, deve essere in grado di telegrafare i suoi rapporti in modo chiaro e breve, deve essere buon fotografo, buon navigatore e mitragliere. Egli non deve conoscere solo la geografia del proprio paese, ma anche possedere cognizioni dei paesi vicini. Deve conoscere l'organizzazione del proprio esercito e, se possibile, anche quella degli eserciti delle nazioni vicine.

Il bombardamento

Prima dell'inizio della presente guerra esisteva fra gli esperti militari una controversia per stabilire se fosse più importante un'aviazione accessoria che dovrebbe osservare, sostenere e prolungare le azioni delle truppe terrestri, oppure se si dovesse organizzare l'aviazione come arma decisiva avente il compito di assalire l'avversario nei suoi punti più importanti, per distruggerne gli stabilimenti industriali ed infrangere la resistenza spirituale della sua popolazione.

La seconda tesi è quella del generale italiano Giulio Douhet. Egli domandava già prima del 1930 la creazione di una flotta di bombardieri e di aerei d'assalto aventi un grande raggio d'azione. „Resistere sulla terra per far massa nell'aria" è il suo principio, vale a dire: difensiva sul suolo e sul mare, offensiva nell'aria. Per arrivare al dominio dell'aria bisogna distruggere l'aviazione nemica. Contrariamente alla guerra del '14, l'aviazione deve essere autonoma. Far dipendere l'aviazione dal comando

di truppe terrestri significherebbe decentralizzare un'arma che può operare con successo solo quando sia comandata e messa in azione da un punto centrale.

Il generale Douhet dice poi che è pericoloso costruire una grande varietà di tipi. Per operare con la massa bisogna disporre di un gran numero di aeroplani che abbiano almeno le stesse qualità di volo; le stesse caratteristiche.

La guerra attuale ha dato ragione in tanti punti al generale Douhet. Lo sviluppo tende verso una centralizzazione dell'aviazione sotto un comando unico che collabora con i comandi delle truppe terrestri e della marina. Questo comando delle truppe di aviazione dà, lui solo, il compito agli aviatori.

Per quel che riguarda lo sviluppo della costruzione di aeroplani il generale Douhet è stato profeta.

Anche il maggiore americano Alessandro de Seversky la pensa su per giù come il generale italiano.

E veniamo al bombardamento:

Secondo l'ora dell'attacco il bombardamento può essere notturno o diurno.

Il bombardamento notturno

Quali bersagli per il bombardamento notturno entrano in linea di conto unicamente aree abbastanza estese, fabbriche, stazioni ferroviarie di grandi città, depositi, porti marittimi, zone abitate, città intere. La ragione di questo è data dall'oscurità della notte che rende impossibile un puntamento preciso ed obbliga gli apparecchi a volare ad altezze superiori a quelle che sceglierebbero di giorno.

I bombardieri notturni devono possedere le seguenti qualità:

- grande portata,
- grande raggio d'azione,
- possibilità di raggiungere grandi altezze per evitare la difesa antiaerea ed i caccia nemici,
- un buon armamento per potersi difendere contro i caccia,
- grande velocità per ridurre al minimo la durata del volo sopra il territorio nemico.

Il bombardamento diurno

Secondo la natura del bersaglio il bombardamento diurno si distingue in:

- bombardamento ad alta quota,
- bombardamento a volo radente,
- bombardamento a tuffo.

Il bombardamento ad alta quota, eseguito in volo orizzontale, come nel bombardamento notturno, ha per iscopo la distruzione di obiettivi estesi, dove un puntamento esatto non è necessario, giacchè da una altezza di 5000 o 7000 m. un lancio preciso è quasi impossibile.

Nel bombardamento a volo radente le bombe vengono lanciate da pochi metri sul bersaglio, o con volo orizzontale, o con volo inclinato.

Il volo sarà inclinato quando per giungere a pochi metri sul bersaglio si debbano scavalcare ostacoli molto vicini al bersaglio stesso, oppure quando si debba aumentare „l'angolo d'impatto" della bomba sul bersaglio per evitare che la bomba rimbalzi e rotoli fuori dal bersaglio prima di scoppiare.

Nel volo radente si attaccano due specie di bersagli:

- a) bersagli fissi, come fabbriche di piccole dimensioni, depositi, stazioni ferroviarie, ponti, dighe di canali, ecc.
- b) bersagli mobili: truppe, treni, carri armati.

Il bombardamento a tuffo consiste nel lanciare le bombe da notevole altezza sul bersaglio (da 1000 a 3000 m.) mentre il velivolo è in picchiata quasi verticale. Al getto a tuffo si attribuisce una probabilità di colpire assai elevata. Oltre alla precisione è notevole la grande forza d'urto della bomba contro il bersaglio. Perciò si attaccano a tuffo anche le fortificazioni che una bomba lanciata a volo radente non potrebbe distruggere.

Altri bersagli sono i ponti, le navi, i carri armati, i treni fermi.

Lo Stuka tedesco, conosciuto in Italia sotto il nome di picchiatello, è il velivolo tipico per il getto a tuffo.

Il siluramento operato da velivoli rientra nel quadro dei bombardamenti a volo radente. I velivoli siluranti partono da navi portaerei o da basi della marina. Di solito non hanno a bordo che un siluro fissato sotto la carlinga.

Altri apparecchi, non bombardieri nel vero senso della parola, sono quelli il cui compito consiste nello sbarrare porti, stretti marittimi, foci di fiumi navigabili, con mine munite di paracadute.

L'equipaggiamento dei bombardieri

Il bombardiere a grande distanza è munito di una stazione radio-telegrafica e radiogoniometrica completa che lo rende indipendente dalla vista del suolo. Porta con sé apparecchi fotografici per documentare i danni causati dalle sue bombe. L'armamento consiste in 5 o 7 mitragliatrici e in cannoni leggeri da 20 mm., che in parte si trovano entro torrette mobili.

Il bombardiere medio e leggero ha tutte le qualità del bombardiere pesante, però con un raggio d'azione minore. Viene adoperato nella marina, sulle navi portaerei. Questo bombardiere getta le sue bombe quasi sempre a tuffo.

Ai bombardieri leggeri appartiene pure il picchiatello, che porta circa 200 kg. di bombe sotto le ali e che possiede tutte le caratteristiche degli apparecchi da caccia.

* * *

Il conferenziere, vivamente applaudito, ci ha infine mostrato molte diapositive di apparecchi da ricognizione, da caccia e da bombardamento impiegati dalle nazioni attualmente in guerra.

(riassunto: I. Ten. V. Martinelli.)