Motorizzazione e meccanizzazione

Autor(en): **Bignasca, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **29 (1957)**

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-244786

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

MOTORIZZAZIONE E MECCANIZZAZIONE

Ten. A. BIGNASCA

Il rapidissimo evolgere della tecnica bellica e dei metodi di combattimento impone di emergenza una totale, eventualmente marginale riorganizzazione del nostro esercito. L'attuale organizzazione, che data dal 1951, non è stata, almeno dal lato pratico completamente effettuata a causa di problemi risolvibili solo nel tempo, (effettivi cc.) e non sembra adeguata alle odierne esigenze. I fini ai quali mira l'attuazione di una nuova organizzazione sono ineccepibili: AUMENTO DELLA MOBILITA' E DELLA POTENZA DI FUOCO.

Le opinioni degli esperti sui mezzi di raggiungerli non sono concordi e sembrano, forse, confuse. Comunque è certo che il problema della MOTORIZZAZIONE e della MECCANIZZAZIONE assumerà un'importanza decisiva per l'adozione di una appropriata soluzione dell'impellente ed arduo problema della mobilità e della potenza di fuoco. La situazione odierna per quanto concerne la motorizzazione è alquanto incerta. Infatti circa i due terzi dell'esercito sono motorizzati. Nella divisione di fanteria, una unità su tre è completamente motorizzata. Statisticamente abbiamo quindi un veicolo ogni 10 uomini. Motorizzazione che basa per la più gran parte (ca. l'82 %) sulla requisizione di veicoli provenienti dall'industria e dalla motorizzazione civile. Una gamma quindi di veicoli senza omogeneità e d'ogni provenienza. Quelli appartenenti al parco dell'esercito sono circa 12.000 compresi 4 - 5.000 autocarri fabbricati da oltre un decennio. Il numero dei veicoli necessario (secondo l'organizzazione 1951) è di oltre 60.000. Se escludiamo le poche formazioni di corazzati e di granatieri corazzati, le rimanenti unità motorizzate non dispongono di veicoli che siano in grado di garantire una pur minima protezione contro l'offesa di schegge e di proiettili di piccolo calibro e che

siano atti allo spostamento nel terreno. Queste unità sono quindi legate alle strade e di conseguenza nell'impossibilità di reagire rapidamente nel combattimento d'incontro e di effettuare movimenti SUL CAMPO di battaglia.

Il grosso delle truppe motorizzate, data la vulnerabilità, pesantezza e inabilità al terreno, sprovvisto di una adeguata difesa antiaerea, è ostacolato negli spostamenti persino di notte. Le colonne divisionali costituite da uomini della « Landwehr », adibite al trasporto della fanteria non danno affidamento per importanti e sicure manovre tattiche. Si direbbe una improvvisazione destinata a risolvere un problema basilare. La lacuna maggiore è però rappresentata dal materiale, a nostro avviso, assolutamente inadeguato.

Contro l'impiego di truppe aerotrasportate (e con le quali dobbiamo sicuramente contare) s'impone la parata con riserve di truppe celeri che possano attaccare. E nella guerra moderna vale come regola che il più mobile e il più veloce abbia il sopravvento operativo (Rommel).

Il successo esige una rapidità dei partiti contrapposti che si equivalga. A sua volta la guerra atomica impone la massima decentralizzazione dei reparti i quali devono poter essere raggruppati per costituire la forza d'urto nello spazio di tempo più breve. L'arma atomica tattica consente l'apertura di brecce che per ampiezza corrispondono alla zona di schieramento di un battaglione e persino di un reggimento. Questo rapidissimo successo ottenuto con il fuoco deve poter essere sfruttato con uguale rapidità mediante l'azione di truppe celeri meccanizzate.

Per il difensore la parata richiede i medesimi fattori caratteristici: DECENTRALIZZAZIONE per sfuggire l'annientamento e RAPIDITA' per portarsi a chiudere la breccia o a passare oltre in contrattacco.

Pochi minuti dopo l'esplosione nucleare, l'attaccante può lanciare attraverso la breccia truppe meccanizzate che difficilmente potranno essere fermate se già dilagano oltre le linee. Secondo le esperienze acquisite nelle recenti manovre atomiche « Latemar » dell'esercito Italiano, dal momento della determinazione dell'obiettivo

all'esplosione del proiettile atomico si può contare su uno spazio di tempo che si aggira sulle quattro ore.

Supponiamo che il difensore per sottrarsi all'effetto del fuoco nucleare adottasse il sistema del periodo di cambiamento di zona di stazionamento e delle posizioni; risulta evidente che ciò è possibile solo a condizione di una assoluta *mobilità*.

L'assoluta mobilità implica però l'adozione di materiale automobile idoneo al movimento SUL CAMPO di battaglia, che permetta lo spostamento durante le operazioni tattiche in precarie situazioni di tempo, eludendo alla subordinazione dell'uso delle strade. I veicoli devono avere una sufficente protezione contro l'effetto delle schegge e in parte delle radiazioni termonucleari e dovranno possedere una rilevante potenza di fuoco. Vogliamo ora accennare ad una constatazione di fatto su un punto del problema che a noi interessa particolarmente.

Le brigate leggere che rappresentano la forza più mobile del nostro esercito nelle mani dei comandi superiori, con il materiale con il quale sono dotate oggi, è dubbio che siano in grado di rispondere ai requisiti sopra citati.

La jeep ed altre veicoli leggeri analoghi possono, in parte, sfruttare il terreno lasciando la strada, non sono però atti all'impiego diretto in combattimento. Gli autocarri normali adibiti al trasporto della truppa e del materiale sono legati alle strade e le difficoltà tattiche saranno sempre maggiori se spostati in colonne.

Il battaglione dragoni motorizzati, che rappresenta il grosso della brigata leggera trova in tempo di pace una certa fluidità nel movimento, in profondità, e questo fatto è dovuto in parte alla necessità di evitare danni alle colture rimanendo esclusivamente legato alle strade.

Se il battaglione di dragoni motorizzati si sposta in formazione antiaerea su di un unico asse stradale, la sua profondità si aggira sui 40 km. (300 m. fra veicolo e veicolo o fra pacchetti di due veicoli).

La condotta ne risulta particolarmente difficile e il solo fatto di rimanere legati alla strada (sovente su un unico asse) è tatticamente deleterio. Con il materiale rotabile di cui dispone il battaglione dragoni

motorizzati in caso effettivo la situazione non sarebbe sensibilmente diversa. La necessaria fluidità di movimento dei reparti non potrebbe essere ricercata in larghezza perchè le qualità tecniche dei veicoli non permettono l'abbandono della strada.

CONCLUSIONE

Solo veicoli cingolati o semicingolati permettono di impiegare unità celeri in operazioni caratterizzate dalla mobilità con le quali ci si prefigge di ottenere il successo con il fattore sorpresa tramite il fattore tempo. Durante l'ultimo conflitto mondiale i Tedeschi disponevano di veicoli semicingolati in dotazione ai reggimenti di granatieri corazzati che permettevano lo spostamento e l'accompagnamento dei carri SUL CAMPO di battaglia e non solo l'avvicinamento alla zona d'impiego.

Nel periodo prebellico i Francesi, gli Inglesi e gli Americani adottarono una serie di veicoli cingolati e semi cingolati tecnicamente idonei al genere di guerra a cui alludiamo.

L'M 16 americano, veicolo semicingolato, corazzato. Può essere adibito al trasporto di materiale e di truppe sul campo di battaglia. Può essere dotato di armi antiaeree o anticarro leggere. La corazzatura frontale massima raggiunge i 15 mm. Peso a pieno carico: 8500 kg.

L'M 44 Americano. Cingolato e corazzato, previsto per il trasporto di un'intera sezione di combattimento. Questo veicolo si è poi rivelato troppo ingombrante ed è stato sostituito con l'M 75 per il trasporto di un solo gruppo di combattimento. Ha dato ottimi risultati nella campagna di Corea. L'M 75 è stato sviluppato e ha dato seguito alla creazione dell'M 59 capace di un gruppo di 10 uomini completamente equipaggiati.

E' munito di un'arma antiaerea; è caratterizzato da una sorprendente facilità di movimento nel terreno e può attraversare corsi d'acqua. Può pure essere adibito al trasporto di materiale o usato quale carro comando o d'esplorazione. Gli inglesi nelle loro ultime creazioni si dimostrano propensi al veicolo a più usi, gommato. Citiamo ad

esempio il « Saracen » di 10 t. munito di 6 ruote, piccola torre girevole con una mitragliatrice antiaerea da 12 mm. e una mitragliatrice da 7,62 mm. E' capace di un gruppo di combattimento completamente equipaggiato di dieci uomini. Può essere usato quale carro d'esplorazione, carro comando o per il trasporto di truppe sul campo di battaglia.

Noi siamo decisamente per il veicolo cingolato, convinti essere questo il solo mezzo che assicuri una assoluta mobilità nel terreno.

Le sezioni granatieri attribuite alle nostre compagnie di carri sono dotate del veicolo cingolato Inglese «Universal carrier» *) dal peso di 3950 kg. capace di un gruppo di 9 uomini parzialmente equipaggiati. (Parte del materiale e della munizione segue quindi su di un secondo veicolo). E' atto al movimento nel terreno. Lo scafo è di forma relativamente bassa ed è corazzato sui fianchi. Queste caratteristiche lo rendono idoneo agli spostamenti SUL CAMPO di battaglia, in terreni dove i veicoli normali (Jeep, Mowag, Unimog ecc.) difficilmente possono spostarsi.

Le armi anticarro o antiaeree di un'unità d'armata meccanizzata richiedono veicoli analoghi che permettono gli spostamenti nelle zone d'impiego e l'immediata entrata in azione con il fuoco senza perdite di tempo per la messa in posizione.

L'artiglieria a sua volta, per poter svolgere il suo compito con successo deve essere semovente su scafi corazzati e cingolati. Il problema del traino dell'artiglieria nella odierna divisione di fanteria non è ancora risolto. L'artiglieria ippomobile, scomparsa per far posto alla trazione motorizzata, nel terreno era di gran lunga più mobile.

La nostra artiglieria è legata alla strada e la presa di posizione è sovente attuabile solo nelle immediate vicinanze di essa.

Gli autocarri del materiale di corpo adibiti al traino delle batterie di cannoni pesanti 10,5, obici 10,5 e obici pesanti 15 cm. gli M 6 a trazione sulle sei ruote, gli M 8 a trazione sulle 8 ruote e gli MH 4 a trazione sulle 4 ruote non sono atti allo spostamento nel terreno.

———

*) In questa rivista 1956 pag. 96 a.

Già nell'immediato dopo guerra il capitano G. Kappenberger esponeva ampiamente in questa nostra rivista il problema del traino dell'artiglieria divisionale e di corpo d'armata.

Solo un veicolo cingolato o semicingolato può permettere all'artiglieria divisionale di svolgere il suo compito e solo semoventi corazzati e cingolati posson permettere all'artiglieria delle brigate leggere di accompagnare i movimenti delle truppe meccanizzate.

Solo una massa d'urto MECCANIZZATA assicurerà il successo operativo.

CORREZIONI :

Nel precedente fascicolo sono da correggere :

— a pagina 164 riga 11a dal basso : ... « non risulta **garantito** dalle proposte » ... (invece di « gradito »).

— a pagina 196 riga 13a : **ANGIOLO MARIA STOPPANI** (invece di Giovan Battista).