

Alcuni aspetti sui collegamenti in zone montagnose

Autor(en): **Donati, F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **42 (1970)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-246095>

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.

Alcuni aspetti sui collegamenti in zone montagnose

Cap DONATI F.

Appartengo dai tempi della SR alla cp tg 9, ho l'onore attualmente di comandarla: è questa una cp tg tipica di montagna, le sue costruzioni avvengono, dal momento che ha il compito di collegare i comandi della Div mont 9 per il 70 per cento in zone montagnose.

Penso di trattare alcuni pensieri riguardo le difficoltà di questi collegamenti considerando i

collegamenti filo ed i collegamenti radio.

a) *collegamenti filo*

Una delle maggiori condizioni per un buon collegamento filo in montagna è quella del tracciato. La scelta di un tracciato, in qualsiasi parte della Svizzera si costruisca, è sicuramente uno dei compiti più importanti che deve svolgere un Capo sezione costruzione. Il tracciato deve essere scelto considerando la situazione tattica, inoltre tenendo conto delle condizioni tecniche del terreno (penso qui specialmente ai nostri assi principali — valle Leventina, Mesolcina, valle di Blenio, molte valli dell'Engadina, ecc.) dove passano molte linee ad alta tensione per la ferrovia e dove passano i maggiori elettrodotti che trasportano l'energia oltre San Gottardo.

Costruire pedestremente, magari motorizzato, lungo le strade principali delle nostre valli vuol dire svolgere filo per niente: se la truppa non ha a disposizione la rete civile, è quasi impossibile che una linea di diversi chilometri su questi assi possa essere utilizzata dai comandi (induzione). In molti casi è molto meglio impiegare qualche ora in più e costruire magari tanti pezzi di linea a piedi scegliendo luoghi il più lontano possibile dalle linee ad alta tensione. Oltre al fatto di costruire una linea elettricamente buona, un'altra ragione molto importante ci obbliga a spostarci dalla strada principale (generalmente ce n'è solo una): la linea non sarà danneggiata dalle proprie truppe.

Unità con automezzi pesanti che dislocano sull'asse possono fare in modo che una linea costruita male venga interrotta diverse volte nello spazio di poche ore.

Mi ricordo che nel 1958, durante le grandi manovre del 3 CA in Engadina, la nostra cp costruì lungo gli assi dell'Albula e del Flüela: non vi racconto quante volte il sottoscritto andò di pattuglia di riparazione.

Una vera catastrofe e tutto perché si era costruito motorizzato non dandosi la pena di portare il filo almeno 30 o 40 metri dal ciglio della strada.

I grandi automezzi dell'artiglieria, della flab, ecc. distrussero letteralmente le nostre linee.

Il fatto di scostarsi dalla strada con una linea filo non vale solo sugli assi principali ma anche sui sentieri di montagna. Malauguratamente ci sono troppi gruppi di costruzione che per comodità svolgono il filo lungo un sentiero, non preoccupandosi mai di posarlo fuori dallo stesso ma incrociandolo invece a mezza altezza continuamente.

Una linea costruita così è destinata ad essere interrotta dalle nostre stesse truppe.

Impiegando alcune ore in più — e certe volte, specialmente in zone montagnose, l'ordine riguardante la messa in servizio delle linee deve tener conto di questi fatti — si può costruire una linea come si deve, una linea su cui i comandanti possano parlare ed intendersi.

Alcune unità delle brigate di frontiera riceveranno in dotazione nel '70 delle modernissime stazioni a frequenze portanti: queste stazioni R 902 renderanno sicuramente dei grandi servizi specialmente in montagna (tra qualche anno anche le cp tg potranno usufruire di questa stazione).

Con un intelligente impiego della stazioni suddette si potranno costruire e mantenere efficienti dei collegamenti che integrano quelli a filo e pertanto ottenere una maggiore sicurezza.

b) *collegamenti radio*

Da un punto di vista tecnico riguardo ai collegamenti con SE 222 — premesso che le stazioni vengano installate tecnicamente in modo perfetto — non ci sono grandi difficoltà per ottenere il collegamento.

Nel quadro della cp radio 9 sono stati provati innumerevoli collegamenti tra le valli del Ticino, tra il Ticino e i cantoni primitivi, tra il Ticino e l'Engadina, con ottimi risultati. Uno dei problemi più importanti — affinché in zone montagnose o meno un collegamento SE 222 sia assicurato per parecchio tempo — è quello del rifornimento in materiale tecnico.

Normalmente quando si tratta di effettuare collegamenti durante le manovre, le stazioni ricevono almeno un doppio KFF: come noto, questi apparecchi sono molto delicati e pure con tutti i miglioramenti effettuati in questi ultimi anni, restano l'elemento più vulnerabile per quanto riguarda la viabilità delle stazioni SE 222.

Nel quadro dei collegamenti per mezzo di SE 407/206, nella rete dei comandanti vi è da sottolineare il fatto che per collegamenti in montagna è assolutamente importante prevedere dei punti per poter effettuare dei relais.

Il cdt o il suo consigliere tecnico deve cercare prima sulla carta e poi se possibile far riconoscere i diversi punti per installarli. E' molto importante perdere qualche ora per una buona ricognizione e per cercare di stabilire un piano di relais sul terreno, prevedendo i possibili spostamenti delle truppe amiche e nemiche.

Certe volte, per poter effettuare dei relais efficaci, è necessario fare un trasporto del materiale tecnico dopo aver smontato la stazione dal veicolo per mezzo di elicotteri, di teleferiche o di muli del treno.

Se da un lato il trasporto con elicotteri è molto pratico e moderno, finora nel quadro del gr trm 9 non è mai stato possibile impiegarlo. Nell'era atomica quindi si è dovuto ricorrere ai muli del treno che hanno fatto parecchie volte il loro lavoro silenzioso ma efficace.

Durante le manovre del 1968, nel quadro della cp radio 9, si doveva trasportare una stazione SE 407/206 per impiegarla quale relais sul passo del Campolungo, a quota 2318 metri.

Si decise di trasportarla motorizzata fino all'alpe di Zaria (1800 metri) e poi, dopo aver smontato la stazione, di eseguire un trasporto con muli. Dopo aver ricognizzato il sentiero su cui doveva avvenire il trasporto e definito le larghezze massime dei carichi, dopo aver ricognizzato il posto per mettere il relais con il posto di accantonamento della truppa che avrebbe servito lo stesso e aver cercato un coperto per gli animali, si poté procedere al trasporto. Una stazione SE 407/206 è stata trasportata nel quadro della cp radio 9 con l'ausilio di cinque animali in un tempo relativamente breve.

Voglio sottolineare ancora il fatto che si devono impacchettare bene le diverse parti della stazione perché, sia gli animali che i soldati, non sono abituati ad eseguire trasporti delicati.

Conclusioni generali

Ho messo il dito nei due casi, telefonia e radio, sulla sicurezza del collegamento perché trovo che, come per noi ingegneri nella vita civile, uno dei compiti principali è quello di costruire macchine ed apparecchiature efficienti da un punto di vista tecnico e molto sicure per quanto riguarda la fiabilità, così dobbiamo continuamente tendere in servizio a costruire le linee o a realizzare i collegamenti radio altrettanto efficienti e sicuri.

Il fatto di costruire superficialmente o di non preoccuparsi della efficienza tecnica del collegamento radio è forse dovuto all'idea inculcata sia nei quadri che nella truppa che le linee o i collegamenti radio restano per poche ore o al massimo per pochi giorni in servizio: generalmente gli errori principali sono dovuti ad operazioni semplici come quello di costruire una linea o di piazzare un'antenna in modo sbagliato.

Anche nella vita civile ci accorgiamo molte volte che la maggior parte degli errori che capitano in un laboratorio, in una catena di montaggio, in un reparto di controllo, ecc. sono dovuti a banalità o per la maggior parte ad una certa nostra superficialità. E' quindi nostro dovere fare il possibile sia in servizio che nella vita civile per mettere il dito su determinati fattori che nei due casi, se eseguiti superficialmente, possono condurre ad errori molto gravi.

Abbiamo visto alcuni aspetti ed alcune difficoltà che si incontrano quando si devono assicurare dei collegamenti in zone montagnose.

Per concludere vorrei accennare ai problemi di rifornimento in viveri e materiale tecnico, a quelli concernenti gli accantonamenti, all'equipaggiamento della truppa, ai problemi di camuffamento e di sicurezza della stessa.

Problemi che si ritrovano naturalmente su ogni qualità di terreno ma che vengono notevolmente resi difficili dalla montagna: problemi che richiedono da parte di noi ufficiali un chiaro e riflettuto giudizio sulla generale e particolare situazione, una decisione intelligente e una data d'ordine lineare e precisa.