
L'AZIONE INDIPENDENTE E L'AZIONE AUSILIARIA DELL'AERONAUTICA.

L'argomento che ci accingiamo a trattare, potrebbe sembrare a molti già risolto da tempo, in Italia, con la creazione della R. Aeronautica a fianco dei due organismi bellici preesistenti, R. Esercito e R. Marina, essendosi venuti così a riconoscere, implicitamente, che l'aeronautica può in realtà esplicare una sua propria azione, non legata a quella dell'Esercito e della Marina, un'azione a sè stante, con delle finalità proprie ben definite.

Ma quel che rimane ancora dubbio è il limite di questa azione indipendente, o, quanto meno, la definizione di azione indipendente in confronto all'azione ausiliaria.

Gravi dubbi infatti possono sorgere nel definire i caratteri di una azione aerea, e vi è chi non crede la possibilità, per l'Aeronautica, di agire in maniera indipendente, e vi è, invece, altri che vorrebbe talmente estendere tale carattere d'indipendenza da considerare l'azione aeronautica sempre principale, ed ausiliaria quella degli altri due organismi bellici.

E' necessario guardarsi da tali esagerazioni che dipendono o da incomprendimento di tutto un problema vastissimo o da idee preconcepite che ormai non dovrebbero più essere ammesse. Tutte le azioni, infatti, sia dell'Esercito, sia della Marina che dell'Aviazione, avranno sempre un carattere di ausiliarietà e di cooperazione fra di loro che è dato dall'identico fine ultimo che tutti si propongono raggiungere: la vittoria. Sotto questo punto di vista, non esistono azioni autonome indipendenti, ma semplicemente azioni cooperanti per il conseguimento del fine unico. Però tale cooperazione indiretta, generale, lascia incondizionata libertà di azione ai diversi organismi bellici, in quelle operazioni che tendono alla supremazia sull'avversario nei vari campi.

Il concetto di ausiliarietà suppone un aiuto normale e costante dato da un fattore meno importante ad uno principale: suppone che l'azione del fattore meno importante sia, non solo subordinata all'azione dell'elemento principale, ma anche da questo competamente diretta per la buona riuscita di quella.

Per le caratteristiche della sua azione, l'Aeronautica è profondamente differente dall'Esercito e dalla Marina. Mentre l'azione di questi due organismi si esplica normalmente contro altri organismi identici, e si esplica sempre in un campo che è il terreno o il mare, l'Aeronautica può avere, come avversari, sia la stessa Aeronautica, sia l'Esercito o sia la Marina del nemico e, la sua azione, necessariamente, può essere rivolta contro obbietti che stanno nell'aria, sulla terra e sul mare.

Quando è che l'Aeronautica avrà in uno di questi tre campi parte principale? Quando è, insomma, che la sua azione può considerarsi autonoma e non ausiliaria degli altri due organismi militari?

A questo punto, dobbiamo esaminare se esista un campo di operazioni belliche in cui l'Aeronautica, come organismo a sè stante, possa rappresentare l'elemento principale della lotta. Quando avessimo dimostrato che esso esiste in realtà, e avessimo dimostrato la necessità di una supremazia assoluta anche in questo campo, avremmo risolto il dubbio sopra accennato avremmo, forse anche, stabilito quali sono i limiti dell'azione autonoma dell'Aeronautica.

Ci sembra che la prima domanda che ci si debba rivolgere e risolvere è la seguente: esiste un campo nel quale Esercito e Marina siano impotenti ad agire, un campo che sia al di fuori del loro raggio di azione ed in cui, invece, l'Aeronautica possa esplicare la sua terribile efficacia? Ed è questo campo tanto vitale per la resistenza nemica, da indurre l'avversario, se vi è completamente battuto, ad una resa, o, per lo meno, ridurlo a tale diminuzione di potenza, da averne più facilmente ragione con l'azione delle tre armi unite, Aviazione, Esercito e Marina?

In un conflitto attuale o futuro, la zona di guerra non può restringersi ad una striscia più o meno estesa e profonda di frontiera. Tutto il territorio della Nazione vi è coinvolto, tutte le energie, tutte le manifestazioni di vita sono in giuoco nella lotta terribile, e portano il loro contributo all'offesa ed alla difesa estrema.

Durante il conflitto, niente si fa nel territorio che non sia in diretta dipendenza dello stato di guerra in cui la Nazione si trova. Si può con sicurezza affermare che le vittorie che si ottengono ai confini e sul mare, sono in grande parte dovute, oltre che alla genialità dei capi, alla perfetta organizzazione interna, alla ferma direttiva politica, al lavoro continuo, incessante, alla preparazione dei mezzi per la guerra.

Una grande fabbrica di esplosivi, ai fini ultimi della vittoria, ha l'importanza di un Corpo d'Armata o di un incrociatore. Centri industriali come Essen, Saint-Etienne, Torino, Milano, hanno sicuramente l'importanza di Armate terrestri o navali. La distruzione degli orga-

nismi industriali che in questi centri esistono sarebbe un colpo mortale inferto alla resistenza delle Nazioni.

I cannoni, perchè sparino alla fronte, bisogna costruirli. Per i fini ultimi della guerra è meglio che essi, invece di essere conquistati in una battaglia, quando sono nella loro massima efficienza, si conquistino o si distruggano prima che arrivino alla fronte; cioè nei depositi, o, meglio ancora, nelle acciaierie, perchè così si distruggeranno le loro sorgenti.

Si pensi all'effetto che avrebbe avuto sulla resistenza italiana, dopo Caporetto, la distruzione completa delle fabbriche della Fiat o quelle dei Cantieri Ansaldo che ci han dato le nuove armi per combattere sul Piave. Forse l'Italia non avrebbe potuto resistere alla terribile pressione del nemico, perchè non avrebbe avuto le armi per difendersi in un primo tempo, per attaccare in un secondo tempo.

La distruzione delle fabbriche di Essen e di Skoda avrebbe abbreviato certamente di molto la resistenza degli imperi centrali.

Nè minore azione deleteria avrebbe, su una popolazione, la distruzione della produzione agricola fatta con l'incendio delle messi, con la rottura e demolizione di bacini e laghi artificiali.

Altrettanto dobbiamo pensare se passiamo a considerare i centri direttivi politici ed economici.

Per dirigere bisogna avere calma; essere in un certo modo lontani dal pericolo personale. Chi deve prendere delle decisioni sotto l'influenza di qualche fatto che gli metta i nervi in subbuglio, molto facilmente deciderà male. Senza pensare che la distruzione od il bombardamento intenso di una città scuote molto la popolazione, la quale, difficilmente, sotto la terribile minaccia, si manterrà calma; è più facile che se la prenda con i dirigenti che ha più vicino, coi dirigenti politici, e molto probabilmente potrà influenzare le loro decisioni. In qual senso? Non certo nel senso migliore.

A ciò si aggiunga la disastrosa ripercussione che il bombardamento di un grande centro interno produrrà fra i combattenti alla fronte.

La distruzione di Parigi, di Berlino, di Vienna o di Roma, al principio della guerra, sarebbe stato un colpo mortale, o quanto meno una ferita inguaribile, inferta a tutto l'organismo della Francia, della Germania, dell'Austria o dell'Italia: una ferita che avrebbe provocato certa la paralisi di qualche arto. Avrebbe avuto l'importanza di una grandissima sconfitta campale.

Pensiamo ancora al pericolo che rappresenta l'Aviazione per i grandi nodi di comunicazione ferroviaria e stradale. Fattore indispensabile di una vittoria decisiva a breve scadenza è la rapidità della mobilitazione. Radunare le armate nel più breve tempo possibile, sal-

tare addosso al nemico non ancora preparato, era un piano della Germania; l'inopinata ed eroica resistenza Belga lo frustrò, ma non ha potuto impedire che tutta la guerra, per quattro anni, si svolgesse in territorio francese. Tutte le grandi linee di comunicazione tedesche erano costruite in conformità di questa capitale esigenza militare.

In un conflitto futuro la rapidità della mobilitazione avrà senza dubbio un'importanza ancora maggiore.

In qual maniera potrà ritardarsi ed ostacolarsi quella avversaria? Con quale mezzo si potrà attaccare l'Esercito nemico nel momento critico della sua raccolta e della sua organizzazione? Ci sembra ovvia la risposta. Solo l'Aviazione potrà intervenire in tal campo, con la sua formidabile azione di offesa.

Da quanto si è detto sporge spontanea una riflessione. Se l'Aviazione può spaziare con la sua azione di offesa nei campi ora accennati, il pericolo che essa rappresenta è enorme; bisogna perciò cercare di renderla inoffensiva, di colpirla, di distruggerla. Bisogna bombardare le fabbriche, i depositi, i campi di aviazione, gli aviatori stessi. Solo in tal maniera c'è speranza di salvezza.

Può fare una simile azione l'Esercito o la Marina?

Le fabbriche sono nell'interno dei territori e, certamente, il più lontano possibile dalle zone ove si svolge la battaglia terrestre o navale; i campi sono lontani dai confini, nè il cannone potrà raggiungerli.

Non c'è che un solo mezzo adatto alla bisogna: l'aeroplano.

Le considerazioni fatte ci portano ad una verità lampante: che, cioè, esistono due fronti che a vicenda si debbono sostenere: *una fronte di confine* che Esercito, Marina ed Aviazione uniti insieme difendono e contrastano al nemico, ed *una fronte interna* che solo dall'Aviazione può essere direttamente attaccata ed efficacemente difesa. Nè si può mettere in dubbio l'importanza di quest'ultima, importanza non certo minore di quella dell'altra, poichè una sconfitta in questa fronte avrebbe ripercussioni formidabili sulle operazioni della fronte di confine.

Nella fronte interna sono i tendini che fanno muovere gli eserciti e le flotte. Cerchiamoli e recidiamoli, e gli arti non si muoveranno o si muoveranno male. Un tendine dà movimento ad un dito. Se riusciamo a spezzarlo, il dito si immobilizza. Se i nemici spezzano i nostri tendini, siamo finiti.

Un'offensiva razionale ed improvvisa diretta contro un sistema di industrie può privare di colpo il nemico di materiali assolutamente necessari per la condotta della guerra. Si pensi, per es., alle conseguenze di una potente offesa contro tutte le sorgenti di energia motrice esistenti nella Nazione nemica (centrali elettriche, bacini, depositi di materiale mobile, ecc.).

Essa avrebbe una ripercussione formidabile su tutto l'andamento della guerra, e farebbe sorgere vantaggi che, saputi sfruttare a tempo, avrebbero un'importanza facilmente immaginabile.

Solo l'Aviazione possiede la possibilità di azioni in grande stile nella fronte interna. Essa sola può portare l'offesa nei centri industriali, commerciali, in quelli politici e direttivi, sui nodi vitali di comunicazione, nei cantieri, nei porti, negli stessi campi di aviazione nemici. Solo l'Aviazione può efficacemente difendere la Nazione dagli attacchi aerei. E tali operazioni sono, di necessità, assolutamente indipendenti, nello spazio, dalle operazioni degli altri due organismi della difesa nazionale, Esercito e Marina.

Forse, non saranno molte volte indipendenti nel tempo. Una grande azione dell'Armata aeronautica può precedere od essere concomitante ad una grande azione dell'Esercito e della Marina, ed avere degli obiettivi la cui distruzione interessa grandemente la vittoria navale e campale; ma ciò è sempre avvenuto anche fra Armata di terra e Armata navale, senza che a nessuno stratega sia venuto in mente di considerare l'Esercito in diretta dipendenza della Marina o, viceversa, la flotta in dipendenza dell'Esercito.

Tutti sono organismi di difesa nazionale che tendono alla vittoria finale e cercano di raggiungerla, però, agendo in diversi campi, combattendo in diversa maniera, perseguendo scopi particolari che solo la loro azione speciale può conseguire.

Dunque nel campo « fronte interna » è indubbio che l'Aeronautica è, non solo elemento principale di lotta, ma lo è unico. In questo campo, la sua azione non può essere che in dipendenza delle direttive generali della condotta della guerra: essa non è affatto legata all'azione dell'Esercito o della Marina nè nello spazio, nè nel tempo.

Può infatti avvenire che mentre una grande offensiva si trova in atto nella fronte interna, Esercito e Marina rimangono assolutamente inattivi; l'azione dell'Aeronautica, in questo campo, ha lo stesso carattere d'indipendenza di quella dell'Armata Navale sul mare, e di quella dell'Esercito ai confini della Patria.

L'offesa alla fronte interna nemica, la difesa della propria fronte interna sono gli scopi cardinali che deve proporsi di raggiungere l'Armata aerea.

Nel quadro complesso della battaglia terrestre, l'azione dell'Aeronautica, pur essendo importantissima, non può diventare il fulcro di un'operazione bellica. Nel campo in cui elemento principale di lotta è l'Esercito, essa acquista subito un carattere di ausiliarità che non è possibile disconoscere. E tale carattere di ausiliarità viene conser-

vato non solo nelle azioni dirette contro obiettivi terrestri, ma anche in quelle contro obiettivi aerei, cioè contro l'aviazione avversaria.

E' indubbio, infatti, che in questo campo, l'azione dell'aviazione, per quanto condotta da grandissime forze, e per quanta influenza possa avere nel risultato della battaglia, non potrà mai, da sola, conseguire lo scopo finale e principale della occupazione del territorio posseduto dal nemico; senza contare che, specialmente nel campo tattico, gli effetti dell'offesa prettamente aerea sono d'importanza trascurabile in confronto a quelli che hanno la possibilità di produrre gl'immerevoli e potenti mezzi terrestri di guerra.

Essa può bensì far sorgere tali condizioni favorevoli per lo svolgimento della battaglia terrestre, da rendere molto facile la vittoria all'Esercito.

In questo campo, l'Aeronautica ha un po' la funzione dell'Artiglieria la quale è, in realtà, indispensabile nelle battaglie odierne, e non si concepisce esercito senza potente artiglieria, ma è incapace a ottenere, da sola, un risultato definitivo.

Perciò il termine « aviazione ausiliaria » deve avere, ed avrà certamente in caso di guerra, un significato molto più ampio di quello che ora generalmente gli si attribuisce. Essa non è solamente l'aviazione da esplorazione che esplica la sua azione con la cooperazione diretta delle truppe, ma anche l'aviazione da caccia, bombardamento e combattimento che agiscono sul campo e nel cielo della battaglia per agevolare, secondo le loro caratteristiche, l'azione bellica principale impegnata dall'Esercito.

Se noi invece esaminiamo l'azione dell'aviazione nel campo marittimo, poche considerazioni ci faranno subito accorgere quanto essa differisca da quella esercitata nel campo di battaglia terrestre.

Quali sono gli scopi che si propone una Marina da guerra?

Tre principalissimi:

- a) la protezione delle vie di navigazione e perciò dei traffici;
- b) la difesa delle coste della Nazione;
- c) l'offesa al traffico della Nazione nemica.

Questi tre scopi essenziali sono la ragione di vita, di esistenza della Marina da guerra. Si è molto discusso sulla migliore maniera di conseguirli. Considerando, da un lato, l'azione terribile e continua dei sommergibili tedeschi che hanno ridotto l'Intesa sull'orlo della sconfitta e, dall'altro, la relativa inattività delle grandi navi di superficie sia inglesi che tedesche, molti sono venuti alla conclusione che ormai il tempo delle grandi navi fosse superato, e che il naviglio leggero e sottomarino avrebbe potuto conquistare il dominio del mare.

Ma tale conclusione non poteva, ed infatti non resse, ad una disamina critica delle principali ragioni di successo dell'Intesa.

Il libero uso dei mari, sebbene ostacolato dai sommergibili tedeschi, rimase sempre dell'Intesa, e vi rimase perchè la Flotta d'alto mare tedesca fu immobilizzata, paralizzata, dalla maggiore potenza della Grande Flotta Britannica che la tenne prigioniera nelle sue basi.

La difesa contro il sommergibile tedesco, potè avere così mirabile risultato appunto perchè la Flotta inglese, pur senza combattere, era sempre pronta a rintuzzare qualsiasi azione della Flotta tedesca.

Libero uso del mare, dunque, ottenuto da una superiorità « in potenza », riconosciuta a tal punto, da non far sorgere, nemmeno in un popolo tanto guerriero come il tedesco, e che pure aveva come posta, nel terribile giuoco, la sua stessa esistenza, la velleità di tentare, in mare libero, il rischio di una battaglia. La Flotta tedesca si sentiva condannata a morte, e la mannaia temuta era rappresentata dalla superiorità di potenza che alla Flotta inglese davano alcune navi di superficie.

Quando la Germania avesse potuto annullare tale superiorità, affondando o danneggiando tali navi, la Flotta d'alto mare sarebbe certamente uscita dalle sue basi, e la guerra sottomarina, appoggiata dall'azione delle navi di superficie, difficilmente avrebbe fallito il suo scopo.

Forse non sarebbe lontano dal vero, chi affermasse che la guerra fu vinta dall'eccesso di potenza navale, rappresentato da un numero non molto grande di navi di superficie.

Ciò dimostra, indubbiamente, l'importanza della nave di battaglia, e dimostra ancora quale formidabile serbatoio di potenza materiale e morale essa sia, tanto, che la distruzione di una o due di esse, può mettere una Flotta in condizioni di netta inferiorità, rispetto ad un'altra di eguale potenza iniziale.

V'è poi da considerare che tali unità navali sono insostituibili, e perciò, la supremazia acquistata da uno dei combattenti durerà indubbiamente un lungo periodo di tempo.

Giunti a questo punto, giova studiare quale azione può svolgere l'aereo nel campo marittimo; esaminare a quale importanza possa essa assurgere nel quadro complessivo della guerra marittima e, specialmente, esaminare l'entità dell'offesa aerea contro le navi di superficie.

Nella guerra mondiale il mezzo aereo, nel mare, è stato impiegato prevalentemente come mezzo di esplorazione, ed i servizi da esso resi, hanno dimostrato a sufficienza tutte le sue possibilità in questo speciale campo.

Avvistamento delle navi, ricerca di sommergibili, esplorazione di zone minate hanno formato l'impiego normale degli aerei in servizio della Marina. Per assoluta mancanza di una difesa antiaerea, in questo speciale servizio, nei confronti con l'aeroplano, è stato preferito naturalmente il dirigibile, di grandissima autonomia e sicurezza, di maggiore stabilità e comodità di osservazione, con maggiori e più certi mezzi di comunicazione con le unità navali.

Nelle grandi battaglie, l'aereo non ha mai partecipato come mezzo di offesa, e, raramente ed in scarsa misura, ha partecipato come mezzo di esplorazione. E' stato bensì compiuto qualche attacco isolato su navi ancorate nelle basi navali (Pola, Cattaro), ma essi hanno avuto scarsi risultati, perchè fatti con pochi apparecchi, imperfetti mezzi di puntamento e con proiettili di caduta addirittura inadatti allo scopo che si voleva raggiungere.

Tuttavia, non è sfuggita ai tecnici questa possibilità d'impiego, che ha subito enormemente preoccupato le varie marine. La preoccupazione è diventata maggiore con l'aumentare dei progressi tecnici dell'Arma aerea e con l'aumentare della potenza dei proiettili di caduta.

Le esperienze fatte dalla Marina americana sulle navi tedesche, hanno confermato la potenza distruttiva delle bombe dell'aeroplano, ed una precisione del tiro di caduta che non s'immaginava prima.

Le esperienze americane, seguite subito dopo di quelle inglesi, accentuarono maggiormente il tono delle polemiche sulla importanza del mezzo aereo nella guerra marittima.

In America, si giunse al punto che il generale Mitchel dell'Aviazione militare, sfidò addirittura, non ricordo più quale Ammiraglio, ad una vera e propria battaglia tra nave ed aeroplano.

Naturalmente la sfida del bollente Generale non fu raccolta, ma restò tuttavia incontrastato *che navi di linea potevano essere affondate o rese inefficienti da una sola bomba aerea di grosso calibro.*

In conseguenza di ciò, molti si sono domandati se, invece di costruire navi di battaglia, non fosse preferibile costruire aerei per affondare le navi costruite dagli avversari.

In conclusione, si era venuti a questo dilemma: Il dominio del mare si deve conquistare con la nave da battaglia o con l'aeroplano?

Può una Flotta navale essere annientata da una Flotta aerea o, per lo meno, è in grado una Flotta aerea, pur agendo autonomamente, di ridurre la potenzialità di una Flotta da renderla inferiore ad un'altra, inizialmente ad essa inferiore di potenza?

A quanti ciò hanno affermato, si è risposto che anche il sommergibile ha rappresentato, per la nave da battaglia, un identico catastro-

fico pericolo, ma che questo pericolo, già alla fine della guerra, era stornato, e la nave da battaglia, presente od in « potenza » nelle basi sicure, è stata pur sempre quella che ha dominata la situazione. Così avverrà per l'aereo. Contro il novo mezzo si appresteranno le opportune difese, ed anche il pericolo aereo, che ora sembra capitale, vedrà ridotta la sua efficacia terribile.

Noi non possiamo dilungarci a dimostrare come l'aereo, per la nave da battaglia, rappresenti, in realtà, un pericolo ben maggiore dell'arma subacquea. Basta infatti considerare che, alla fonda, la nave è al sicuro dal siluro, e che le poche volte che deve muoversi può circondarsi da un tale apparato di sicurezza, da lasciar ben poca speranza al sommergibile di poter condurre un attacco; mentre invece il pericolo aereo incombe sempre, a tutte le ore ed in tutti i luoghi, sia che la nave sia in movimento, come quando si trova all'ancora nei porti sicuri.

Ma qualsiasi opinione si possa avere in proposito al maggiore o minore grado di efficacia della offesa aerea, è indubitabile che essa è grandissima, è indubitabile ancora che può assumere, in certi casi, parte principalissima nella distruzione della Flotta navale avversaria.

Infatti la Flotta navale può essere attaccata principalmente in due momenti differenti:

- a) quando è in movimento fuori dalle proprie basi;
- b) quando è alla fonda nelle basi.

E' chiaro che nel momento a) l'attacco può essere sferrato, o dalla Flotta navale insieme alla Flotta aerea, oppure dalla sola flotta aerea.

Nella prima ipotesi è indubbio che l'azione aerea non può essere altro che ausiliaria, dipendente dall'azione principale delle navi. La Flotta aerea agevola le operazioni della Flotta navale con l'esplorazione, con la difesa contro gli aerei avversari, col bombardamento delle unità nemiche.

La seconda ipotesi, attacco alla flotta navale da parte della sola flotta aerea, si verificherebbe certamente nel caso di una grande inferiorità navale rispetto al nemico.

Può parlarsi in questo caso di ausiliarietà?

La Flotta navale è assente dalla battaglia, ed i movimenti e l'azione di quella aerea non hanno dipendenza da altra azione, ma sono fine a sè stessi. Lo scopo della Flotta aerea è la distruzione delle unità maggiori avversarie, per annullare la superiorità sulla Flotta navale amica, e dare a questa il libero uso del mare. E' chiaro che, in questo caso, non si può parlare di azione ausiliaria.

Meno ancora se ne può parlare negli attacchi contro le basi navali.

A queste azioni, anche con la migliore volontà del mondo, la Flotta

navale non può partecipare, e quando pure qualche piccola unità navale vi partecipi, la sua azione non può essere che secondaria all'azione principale condotta dalla Flotta aerea.

Soltanto, dunque, nella battaglia d'incontro può parlarsi di azione ausiliaria aeronautica nel campo della guerra marittima. Negli altri casi, l'azione dell'aeronautica è spiccatamente autonoma, indipendente.

Ma nella stessa *battaglia d'incontro*, il carattere dell'azione aerea di offesa varia a seconda del *tempo* in cui essa avviene. Può darsi che essa sia o concomitante all'azione navale, o che sia ad essa precedente o susseguente. In questi due ultimi casi, l'azione aeronautica non ha più carattere prettamente ausiliario; infatti, essa non può essere strettamente legata all'azione navale che non è ancora iniziata o che è già finita. Agirà perciò indipendentemente, senza alcun legame di sorta ai suoi movimenti, e cercherà di ottenere il suo scopo, senza troppo preoccuparsi dei movimenti della Flotta e del piano della battaglia navale.

I casi esaminati avverranno, di regola, in incontri di Flotte che non abbiano navi porta-aerei o aeroplani imbarcati, poichè sarà difficilissimo che l'azione della Flotta aerea, chiamata d'urgenza dai vari idroscali od aeroporti di una estesa zona costiera, si espliciti nello stesso tempo in cui avviene il contatto fra le navi.

Le manovre combinate del 1925 hanno dimostrato ciò praticamente. Generalmente l'attacco aereo ha sempre preceduto, e non di poco, il contatto navale.

La concomitanza delle due azioni si ha solo quando le flotte abbiano, nelle loro formazioni, navi porta-aerei. In tal caso, la concomitanza navale ed aerea è perfetta, e non v'è chi non veda come l'azione aerea non può essere che ausiliaria, in qualsiasi maniera essa si espliciti: come ricognizione, come caccia, come bombardamento, come siluramento. Essa deve essere in assoluta dipendenza del piano tattico della battaglia navale, e vi è indissolubilmente legata. La stessa posizione che dovrà o dovranno assumere le navi porta-aerei nello schieramento delle flotte, ribadisce il carattere ausiliario dell'azione aerea. Senza contare, poi, che l'incolumità delle navi-basi è il punto di partenza per qualsiasi azione.

Nel campo marittimo, l'Aeronautica ha un peso ed una importanza ben maggiore che non nel campo terrestre; e ciò dipende dal fatto che mentre nel campo tattico e strategico della battaglia terrestre non vediamo che la sua azione possa determinare, da sola, un capovolgimento di situazioni belliche, tale possibilità, invece, la vediamo probabilissima nel secondo campo. Non solo, ma mentre riconosciamo che nella battaglia terrestre il concorso dell'aereo, se vuole avere una certa efficacia, dev'essere, in generale, sempre concomitante, contempo-

rancio all'azione dell'esercito, nel campo marittimo non vi è bisogno di tale concomitanza, perchè gli effetti dell'offesa aerea, in esso, sono infinitamente più importanti e più durevoli.

Concludendo dunque, nel campo marittimo, l'azione aeronautica di offesa acquista carattere di vera ausiliarietà solo quando è svolta dagli aerei imbarcati.

La stessa azione di esplorazione delle squadriglie costiere d'idrovolanti perde il suo carattere d'ausiliarietà, quando si svolge in previsione ed in preparazione di azioni dell'armata aerea.

Dalle considerazioni sopra esposte risultano, con evidente chiarezza i limiti dell'azione aerea cosiddetta *autonoma* e quelli dell'azione aerea ausiliaria nel campo terrestre ed in quello marittimo; e come corollario, ne risultano le direttive per la costituzione delle forze aeree dell'Armata autonoma e per quella delle forze aeree ausiliarie del Regio Esercito e della Regia Marina.

Scopi principali dell'Armata aerea sono l'offesa alla fronte intera del nemico, e la difesa del territorio nazionale.

E' una elencazione oziosa quella di voler suddividere le località importanti in terrestri e marittime. Nei riguardi della guerra aerea hanno tutte uguale importanza, e non esistono differenze se non in quanto l'offesa e la difesa possono essere più o meno facilitate o rese difficili, dalla posizione terrestre o marittima della località, o, se non in quanto esse debbono essere dirette, nel campo marittimo, anche contro l'Armata navale nemica, oltre che contro gli altri obiettivi (aviazione, basi, arsenali, ecc.).

Arma tipica dell'offesa aerea è l'*apparecchio bombardiere*; della difesa aerea, l'*apparecchio da caccia*; è evidente, dunque, che l'ossatura dell'Armata dovrà essere costituita dalle specialità del *bombardamento* e della *caccia*, siano esse composte da aeroplani, o da idrovolanti, o da dirigibili se questi potranno, un giorno, diventare mezzo potente di offesa.

A questi due nuclei principali si dovranno aggiungere dei reparti da *ricognizione lontana* che avranno lo scopo di controllare notizie pervenute da altre fonti, e quello di fotografare i bersagli che dovranno essere battuti dalla specialità da bombardamento.

Nel campo terrestre, l'azione aerea più tipicamente ausiliaria è quella della specialità da ricognizione; dunque è evidente che l'ossatura principale dell'aviazione ausiliaria debba essere costituita da questa specialità, ripartita nelle sue varie branche: *esplorazione lontana*, *vicina* e *tattica*. Di essa si può facilmente stabilire il fabbisogno nelle varie G. U., in base al rendimento accertato dell'apparecchio da rico-

gnizione, ed in base a determinati dati facilmente controllabili (ampiezza e natura della fronte della G. U.; necessità di collegamento e di osservazione dei tiri ecc.).

Altro nucleo delle forze aeree ausiliarie sarà formato dall'aviazione *da combattimento* (aviazione da battaglia). Anche l'azione di questa specialità è tipicamente ausiliaria, inquantochè essa si esplica sempre in concorso all'azione delle altre armi dell'Esercito. Date le caratteristiche del suo impiego, potrà discutersi se sia bene tenere tutta l'aviazione da combattimento, riunita in una *massa*, alle dipendenze del Comando Supremo, o dividerla nelle G. U. di ordine superiore; ma non può essere dubbio che essa, insieme alla specialità da ricognizione, debba formare il nucleo più importante delle forze aeree ausiliarie.

Ma perchè queste specialità possano agire, è necessario che un'altra espliciti la sua azione nel campo terrestre: la *caccia*. Parrebbe dunque che, nel complesso delle forze ausiliarie, essa debba trovare un largo posto.

La caccia, nella zona di guerra, deve perseguire due scopi principalissimi:

1°) difesa delle località e dei punti (sedi di Comando, magazzini, depositi, ecc.) di speciale importanza.

2°) protezione della propria aviazione.

Di questi due scopi, il primo rientra nel compito generale e principale dell'Armata aerea. Infatti, la zona di guerra è parte del territorio nazionale, e ne è forse la parte più delicata ed esposta alle offese aeree nemiche: è naturale, dunque, che all'Armata aerea spetti il compito di difenderla ad ogni costo.

Il secondo scopo è più propriamente ausiliario, perchè implica un servizio normale e costante che serve a dar modo alle specialità sorelle di svolgere la loro azione. Ma dev'essere perciò assegnare organicamente, la caccia alle G. U.?

Alcune considerazioni dimostreranno come tale assegnazione non corrisponda nè ad una necessità assoluta, nè ad un buon impiego della specialità.

Anzitutto, in base a quale criterio deve farsi l'assegnazione di un organico da caccia ad una G. U.?

Esso non può essere determinato che *dall'azione aerea avversaria o dalle necessità d'una nostra operazione di guerra*; questi, gli unici criteri che possono stabilire l'entità dell'azione aerea da caccia in un dato fronte; criteri variabilissimi secondo le circostanze e gli scopi che vogliono raggiungersi e che, in ogni maniera, non possono servire di base per determinare l'organico da caccia che normalmente abbisogna ad una data Grande Unità.

D'altra parte, la caccia, per poter raggiungere un risultato, è necessario che sia impiegata *a masse*. Il servizio di protezione fatto con scorte o con pattuglie ridotte, se nella passata guerra ha avuto un momento favorevole, non può certo averlo nella guerra futura, in cui il combattimento individuale sarà certamente sostituito dalla lotta di masse di aerei.

Il voler suddividere la caccia in reparti da assegnare alle armate lede gravemente il principio dell'unione e dell'economia delle forze, e porterebbe certamente ad un non logico impiego della specialità, e ad un indebolimento esiziale della migliore arma di difesa aerea.

La caccia, nel campo terrestre, deve dare il libero uso del cielo alla aviazione amica. Tale risultato non può ottenersi che con l'impiego di squadre di velivoli di sorveglianza nella zona di attività delle specialità sorelle.

E' chiaro che, date queste necessità d'impiego, solo l'Armata aerea potrà assolvere il compito sopracennato; essa dovrà svolgere, su tutta la fronte, un servizio normale di polizia, ed intervenire rapidamente, con le sue potenti riserve, in quei punti in cui maggiormente necessita la sua azione.

Quanto si è detto per la caccia, ancor meglio vale per la specialità da bombardamento.

Anche essa dovrà esplicare la sua azione sul campo in cui opera l'Esercito; ma tale azione avrà sempre carattere aleatorio e non normale. La necessità del suo impiego *a massa*, è ancora più sentito che non per la caccia, e, perciò, sembra opportuno non suddividere la specialità nelle diverse Armate, ma far agire, nel campo della battaglia terrestre, le masse da bombardamento dell'Armata aerea.

S'intende che queste azioni avranno sempre carattere ausiliario, e saranno svolte in conformità delle principali direttive della battaglia terrestre; si avrà però il vantaggio di avere sempre tutte le forze riunite sotto un unico Comando che potrà lanciarle tempestivamente nelle direzioni più opportune.

Per quanto riguarda le forze aeree ausiliarie della Marina, quanto abbiamo detto porta alla conclusione che esse debbono essere costituite dalle forze imbarcate, a qualunque specialità appartengano. Oltre a queste, si presenta l'opportunità di un organico di squadriglie da ricognizione per il servizio di esplorazione. Ma l'azione di queste squadriglie deve essere disciplinata dalle necessità d'informazioni che hanno contemporaneamente l'Armata navale e l'Armata aerea per la loro azione autonoma di offesa e di difesa delle coste e di tutte le località marine.

Tenente Colonnello A. A.

PIETRO PINNA.