

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 18 (1946)
Heft: 3

Artikel: Avvenire della nostra aviazione militare
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-243184>

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: 22.01.2025

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

AVVENIRE DELLA NOSTRA AVIAZIONE MILITARE

Il col. div. Rihner, capo d'arma dell'aviazione e della difesa antiaerea, ha tenuto alla società degli ufficiali di Zurigo, la sera del 4 marzo, una conferenza di speciale interesse per la riorganizzazione del nostro esercito. Col consenso cortese del giornale zurighese, ne riproduciamo il riassunto fattone dalla „Neue Zürcher Zeitung“, volto in italiano per i nostri lettori.

Le truppe dell'aviazione e della difesa antiaerea possono guardare con orgoglio ai sei anni di servizio attivo trascorsi; esse, quando ne fu il caso seppero affermare le loro qualità; occorre riferirsi soprattutto, non tanto alle operazioni contro le formazioni di combattimento alleate, quanto ai combattimenti aerei dei primi anni della guerra. Su 186 aeromobili stranieri che atterrarono su territorio svizzero durante la guerra, 105 furono costretti all'atterraggio, 32 precipitarono, 16 furono abbattuti dagli aviatori e 10 dalla difesa aaer. Sul tiro della dif. aaer. pesante gli americani hanno espresso dei commenti specialmente elogiosi. L'impiego attivo per la difesa della nostra neutralità non è rimasto senza perdita: tre piloti ed un osservatore hanno perso la vita, un pilota è rimasto gravemente ferito.

Non è ancora possibile prevedere oggi la struttura che avranno in avvenire le nostre armi aeree ed antiaeree; perchè oltre alle nostre proprie esperienze dobbiamo tenere conto di quelle fatte dai belligeranti, e queste potremo conoscerle solo poco a poco. Si deve fare una distinzione importante tra quei problemi che devono essere affrontati e risolti subito, e quelli la cui soluzione può essere rimandata ad un avvenire più o meno lontano, ma il cui studio deve essere affrontato già oggi.

Per quel che concerne i problemi riorganizzativi in parte già risolti o in procinto di esserlo, dev'essere ricordata dapprima **la separazione delle formazioni volanti dall'organizzazione terrestre** che oggi è già compiutamente effettuata. Da una parte l'arma aerea, dall'altra gli aeroporti. L'arma aerea è oggi sottoposta ad un proprio comandante che dispone di quattro reggimenti da sei squadriglie e di una squadriglia notturna; il cdt. di rgt. è aiutato da due comandanti di squadra, che di volta in volta possono prendere il comando di formazioni composte di più squadriglie o restano a disposizione dello S.M. di rgt. per compiti speciali. Il comandante di squadriglia è stato scaricato delle responsabilità relative all'andamento dell'aeroporto e può ora dedicarsi in-

teramente allo sviluppo ed al mantenimento della prontezza dei suoi equipaggi. D'altra parte al **comando delle piazze d'aviazione** sono sottoposti i diversi gruppi degli aeroporti; il comandante dell'aeroporto è alla testa delle precedenti compagnie d'aviazione, delle batterie aaer. e dei distaccamenti di S. C. di manutenzione, e risponde per la condotta tattica dei distaccamenti di sorveglianza delle piazze aeree che egli organizza in collegamento con le formazioni di fanteria stazionate nelle vicinanze.

Al comando delle truppe d'aviazione e dell'antiaerea sono inoltre sottoposti: la dif. aaer. dell'esercito, il servizio di avvistamento e di segnalazione antiaerea e diverse altre specialità. Questa riorganizzazione è già oggi realizzata e — a parte le naturali frizioni — ha fatto buona prova; possiamo per di più constatare che i russi dispongono di una organizzazione analoga.

Il secondo punto d'interesse immediato concerne l'allestimento del programma aeronautico. Si tratta di risolvere il problema fondamentale, a sapere se i nostri velivoli militari devono essere costruiti nella Svizzera o acquistati all'estero. L'opinione personale del col. div. Rihner è in favore del mantenimento della nostra industria aeronautica, fortemente sviluppatasi durante gli anni della guerra; anche se non sarà possibile evitare un lieve ritardo nei confronti dello sviluppo all'estero, i vantaggi di questa soluzione rimangono nondimeno molto più importanti. Se gli aeromobili vengono acquistati all'estero, non ci verrà mai fornito l'ultimo modello, ciò che condurrà ugualmente ad un ritardo. Per di più anche in avvenire, dovessero verificarsi altri momenti critici, sarà nuovamente impossibile acquistare velivoli all'estero. Anche se fosse possibile, si dovrà inoltre procurarsi, con l'aeroplano, le armi e l'equipaggiamento: l'applicazione dei nostri attrezzi non è infatti sempre possibile. Ciò causerà delle serie difficoltà nell'approvvigionamento delle munizioni e renderà difficile tutto il rifornimento. Si pensi poi al fatto che i velivoli non possono essere acquistati da soli: occorrono sempre ancora grosse somme per l'acquisto delle riserve necessarie e dei pezzi di ricambio. Anche se oggi il traffico di pagamento con l'estero è già meno difficile di una volta, non è detto che sarà sempre così.

Sembra perciò più opportuno di non abbandonare la nostra industria aeronautica che nel corso degli ultimi anni venne sviluppata a costo di gravi spese e di ingenti sacrifici; una futura ricostruzione richiederebbe di nuovo molto tempo ed altri importanti sacrifici finanziari. A parte ciò, le prestazioni della nostra industria permettono buone previsioni per l'avvenire; vi sono già fondate speranze che fra poco potranno

essere costruiti velivoli della massima velocità che possiedono contemporaneamente una ragionevole velocità minima atta all'uso dei nostri terreni. Pur mantenendo il centro di gravità sulla nostra propria industria, non è preclusa la possibilità di acquisti occasionali all'estero; questi contatti con l'estero devono essere mantenuti nell'interesse stesso dello sviluppo della nostra industria.

Il terzo punto del programma immediato è costituito dall'adattamento radiotecnico della nostra aviazione alle esigenze ed alle possibilità moderne. Il pilota dev'essere liberato da tutte le difficoltà di collegamento. Egli deve potersi dedicare interamente al suo compito principale senza che il collegamento con gli altri velivoli o con la terra venga interrotto sia pure per un solo istante. Queste condizioni sono diventate una cosa naturale nell'aviazione dei belligeranti ed anche a noi sarà presto possibile realizzarle.

Il quarto compito consiste nell'adattamento e nell'ulteriore sviluppo dell'armamento degli aeroplani. A questo proposito il col. div. Rihner fece osservare che il nostro armamento ha sempre avuto una certa preponderanza su quello dei velivoli stranieri, nei confronti dei quali i nostri tipi di aeromobili risultarono sempre fortemente armati. Oggi si tratta di dotare i nostri aeroplani con armi a razzo atte a perforare le corazze e con bombe di almeno duecento kg., ritenuto che uno dei compiti principali della nostra aviazione sarà il combattimento contro i carri armati.

Il capo d'arma ha poi citato fra i problemi che non sono da risolvere subito ma che richiedono sin d'ora un attento esame, quello della milizia nell'aviazione. Le condizioni attuali comportano due importanti svantaggi. Il primo consiste negli impegni quasi insopportabili che vengono oggi imposti agli ufficiali d'aviazione a causa del necessario allenamento militare (ogni secondo mese hanno luogo nelle formazioni corsi di allenamento di sei giorni e, negli intervalli, dev'essere prestato ancora un certo allenamento individuale); in secondo luogo è difficile chiedere ai piloti che non sono costantemente a contatto con il loro compito a causa delle occupazioni civili, di trovare in sé quella sufficiente concentrazione, che da sola basta sovente ad evitare gravi disgrazie. La soluzione che s'impone è la trasformazione della parte essenziale della nostra aeronautica in un corpo di aviatori professionisti, come già si fa all'estero e come da noi si è cominciato a fare con la cosiddetta squadriglia di sorveglianza. Con ciò sarebbe sufficientemente garantita la necessaria sicurezza ed inoltre, assumendo queste formazioni speciali compiti, si alleggerirebbero gli ufficiali di

milizia, la cui preparazione sarebbe ridotta ad un minimo in tempi normali, per essere poi intensamente sviluppata in tempi di pericolo. Il piano di trasformazione non prevede il passaggio dall'attuale sistema a quello proposto da un giorno all'altro, bensì gradatamente, nel senso che il reclutamento dei giovani dovrebbe tendere a formare il corpo degli aviatori militari professionisti.

Un secondo compito per il futuro consiste nel rendere possibile l'impiego della nostra arma aerea anche nottetempo. Il col. div. Rihner rammentò le molteplici critiche formulate nel periodo in cui non si potevano controbattere le frequenti violazioni notturne della nostra neutralità da parte delle formazioni alleate. Questa insufficienza fu dovuta essenzialmente al fatto che il segreto degli apparecchi radar venne custodito con molta cura tanto dagli alleati che dalle potenze dell'asse e che l'industria nostrana non era in condizioni di poter costruire da sé in tempo utile gli apparecchi necessari. Per la lotta contro obiettivi terrestri vennero nondimeno istruite speciali squadriglie notturne, di cui si sono potuti constatare i risultati. Oggi si tratta di sviluppare questi primi risultati per permettere il combattimento notturno anche ai piloti di caccia.

In conclusione, il col. div. Rihner osservò che — anche tenendo conto del moderno sviluppo delle armi a razzo pilotate a distanza — l'aviazione tattica non può più scomparire e resterà, con la fanteria, l'arma decisiva. È però necessario darle sufficienti effettivi. Ciò vale anche per noi; ma non dobbiamo dimenticare che ci occorrono, oltre ai velivoli di esplorazione, anche quelli da caccia. Non si può quindi più discutere la riduzione della nostra arma aerea, ma eventualmente il suo potenziamento.

NEL PROSSIMO FASCICOLO:

La situazione politico-militare della Svizzera, Magg. S. M. G. W. Riva

La Convenzione di Ginevra del 1929, I. ten. P. Tanner

Il contributo della Francia alla vittoria degli Alleati (Dalle coste della Normandia alle pianure del Reno sulle orme dell'armata francese di liberazione), I. ten. Giancarlo Bianchi

Attorno all'istruzione militare: su alcuni articoli del col. div. Du Pasquier (dalla „Gazette de Lausanne“).