



Douhet, Mecozzi, la guerra in Ucraina:

**sull'attualità
di un dibattito
italiano in tema
di potere aereo**

*di Luciano Bozzo**
foto ISPI

Sullo sfondo, parallelamente alla nascita del potere aereo si è sviluppata anche una sua dottrina, alimentata ed affinata dagli studi di numerosi teorici della guerra aerea, fra i quali Giulio Douhet (a sinistra) e Amedeo Mecozzi (a destra) che, tra il primo e il secondo dopoguerra, hanno condotto gradualmente le potenze alla creazione di una forza aerea autonoma e indipendente da quelle di terra e di mare.

U

no degli aspetti più eclatanti e sorprendenti della guerra in corso in Ucraina è dato dal fatto che l'aviazione russa, lungi dall'acquisire il controllo dello spazio aereo nemico, ha fin qui giocato nel conflitto un ruolo tutt'altro che decisivo, nella migliore delle ipotesi secondario. Né vi sono

ormai le condizioni affinché si realizzi un'inversione di tendenza a questo riguardo. Quella che sulla carta era una delle forze aeree più potenti e tecnologicamente avanzate del mondo non si è rivelata all'altezza della situazione, non riuscendo ad imporre la propria superiorità sui cieli ucraini. Questo nel confronto con un avversario che, sempre sulla carta, si trovava in condizioni di netta inferiorità aerea. Le analisi prodotte al fine di spiegare questo stato delle cose sono diverse e indubbiamente colgono alcuni aspetti non irrilevanti del problema. Alcuni autori hanno sottolineato l'insufficiente addestramento in termini di ore-volo dei piloti russi o la loro scarsa o nulla familiarità con operazioni interforze complesse. Altri analisti hanno, invece, messo sotto accusa una dottrina d'impiego che privilegierebbe l'uso del potere aereo quale diretto sostegno di fuoco alle truppe a terra, facendone una sorta di "artiglieria volante". La realtà è però probabilmente un'altra. Una diversa e forse originale spiegazione può essere offerta a partire dalla riflessione sul dibattito in materia di guerra futura e potere aereo sviluppatosi in Italia tra gli anni Venti e Trenta del secolo scorso. Un dibattito che presenta ancora oggi non pochi motivi d'interesse e che vide impegnati due figure d'indubbio, grande valore, una delle quali molto nota in Italia e all'estero, l'altra quasi sconosciuta: Giulio Douhet e Amedeo Mecozzi. Come noto, Douhet sviluppò i fondamenti della sua dottrina del potere aereo "strategico" nel *Dominio dell'Aria*, la cui prima edizione apparve nel 1921 e la seconda, assai ampliata, nel 1927. A suo giudizio, nel corso della storia la "forma" della guerra è sempre venuta a dipendere dall'evoluzione dei mezzi tecnici con i quali si combatte. Il sommarsi del vettore aereo con l'arma venefica (gli agenti chimici e batteriologici) in un nuovo sistema d'arma rivoluziona tale forma. L'aereo consente, infatti, una volta conquistato il "dominio dell'aria", di portare un carico bellico devastante oltre le linee del fronte, in un punto qualsiasi del territorio nemico e senza prima averne sconfitto le forze sul campo. Nell'aria, che è teatro d'operazioni indipendente e decisivo, secondo Douhet l'offensiva prevale sulla difensiva, addirittura la annulla. Nell'eventuale guerra futura sarà perciò necessario colpire per primi, a sorpresa, avendo per obiettivo iniziale gli aeroporti, le industrie aeronautiche, le installazioni e la forza aerea dell'avversario. Conquistato in tal modo il "dominio dell'aria", che nelle parole di Douhet significa essere «in grado di impedire al nemico di volare, conservando a sé stessi tale facoltà», sarà poi possibile bombardarne le città, causando il crollo morale e la resa dell'avversario. Il dominio dell'aria si rivela essere così la versione aerea del "sea control" o "command of the sea":



concetto chiave della strategia marittima dello statunitense Alfred Mahan. L'“Armata Aerea” douhettiana vince la guerra da sola, utilizzando in pratica un unico tipo di velivolo decisivo: l'“aereo da battaglia”, bombardiere pesante capace di auto-difendersi dalla caccia. Poca o nulla efficacia è riconosciuta all'azione dell'avversario, alla sua capacità d'intelligence, alla possibilità di un suo attacco preventivo, alla contraerea, alla caccia, infine all'insieme di condizioni sfavorevoli della più diversa natura – l'attrito clausewitziano – che potrebbero ostacolare e impedire il conseguimento effettivo del dominio dell'aria. Quanto questo concetto abbia permeato fino a oggi, nella rinnovata forma della “superiorità aerea”, lo sviluppo delle dottrine d'impiego occidentali è sin troppo evidente per necessitare di qualsiasi ulteriore commento. A partire dal 1920 e nei successivi decenni, praticamente quasi fino alla morte nel 1971, Amedeo Mecozzi mise in discussione ciascuno dei concetti su cui si fonda la dottrina douhettiana, a iniziare da quello centrale di dominio dell'aria. A suo avviso la possibilità

In queste pagg., dagli albori dell'aeronautica, con la nascita della questione aerea e della nozione di “dominio dell'aria”, si è delineato il concetto di “potere aereo” sino al suo impiego tattico e strategico nel contesto di alcuni fra i più significativi teatri di conflitto contemporanei come quello ucraino.

Uno degli aspetti più eclatanti e sorprendenti della guerra in Ucraina è dato dal fatto che l'aviazione russa, lungi dall'acquisire il controllo dello spazio aereo nemico, ha fin qui giocato nel conflitto un ruolo tutt'altro che decisivo, nella migliore delle ipotesi secondario.





di conquistare all'inizio dell'offensiva il pieno controllo dello spazio aereo dell'avversario è compito estremamente arduo, perché dipende dall'azione e reazione dell'avversario stesso e dall'eventuale intervento dei molteplici, possibili fattori d'attrito. Mecozzi tratta perciò il dominio dell'aria come un concetto relativo, non assoluto. Nella pratica bellica potrebbe essere impossibile conseguirlo. Ai fini della vittoria sarebbe tuttavia sufficiente conquistare una supremazia aerea locale e/o temporanea, anziché sprecare tempo e risorse preziose per ottenere e conservare un problematico dominio pieno del cielo. La sua "aviazione d'assalto" non può, da sola, vincere la guerra, contribuisce invece all'azione di tutte le FF.AA. grazie all'impiego di un velivolo-chiave: multiruolo, veloce e manovrabile, con carico utile medio, adatto all'attacco e al bombardamento a volo "rasente", che non significa in picchiata. Veniamo ora al punto. Cosa hanno dimostrato questi primi otto mesi di guerra in Ucraina? Nessuno dei due avversari è stato in grado di conquistare la supremazia aerea. Gli ucraini,

In queste pagg., la dottrina del potere aereo e le teorie della guerra aerea hanno messo in evidenza analogie, differenze e contrasti tra i diversi autori che hanno rivoluzionato il modo di concepire l'aviazione dalla fine della Grande Guerra in poi.

Nello scenario internazionale attuale, guardare al passato è sicuramente importante: le lezioni apprese nei teatri operativi degli ultimi anni sono fondamentali nel comprendere gli errori commessi, restando sempre al passo con l'incessante evoluzione tecnologica dei mezzi bellici.



AIR IS IN THE WIND

Nel 1975 a Parma si costituisce un gruppo di pionieri del volo col deltaplano, in prevalenza provenienti dal paracadutismo. In breve tempo assurge ai massimi livelli sportivi nazionali ed internazionali, conquistando innumerevoli titoli italiani e partecipazioni ai campionati mondiali. È in questo ambiente che si sviluppa il settore dei deltaplani a motore, caratterizzato da grande entusiasmo ma altrettanta improvvisazione e conseguenti rischi.

Come dare sicurezza agli appassionati di questo settore?

La risposta stava in un sistema di emergenza che permettesse di lanciare un paracadute di emergenza in qualunque assetto di volo. Fino a quel momento il mercato offriva dispositivi di estrazione a razzo, efficaci ma potenzialmente pericolosi.

Emergeva la necessità di trovare una sorgente di energia alternativa, potente e controllabile, priva dei rischi degli azionamenti pirotecnici.

Fin dall'inizio apparve evidente che tali caratteristiche potevano essere ottenute con un eiettore ad aria compressa. Lanciato a distanza l'intero paracadute, il vento relativo avrebbe provveduto ad aprirlo.

Comelli, giovane ingegnere, "paracadutato" e deltaplanista, viene coinvolto da Paradelta nel mondo dei sistemi di paracadute di emergenza.

Nel 1989 si inizia a fornire ai piloti di delta-motore il sistema Sibron. Per primo Giorgio, al lago Bilancino del Mugello, salva la propria vita e quella di Meina dopo un terrificante cedimento strutturale. È un immediato successo, nel primo anno 150 sistemi venduti.

Il volo ultraleggero era in forte sviluppo e l'idea ottima tanto che, nel 1992, sempre a Parma, nasce la concorrenza: Paralife offre un prodotto dalla meccanica ed estetica raffinate e compete vivacemente con Sibron.

Mentre questi prodotti si contendono il mercato, prende sempre più piede il volo libero col parapendio. Per cogliere l'opportunità occorre un lanciatore rivoluzionario: compatto e leggero per essere alloggiato nell'imbrago indossato dal pilota. Si riesce a produrre un lanciatore pneumatico che pesa solo 1,2 kg e negli anni a seguire la nascente Comelli srl consegna circa mille lanciatori. Molti piloti si salvano in condizioni d'emergenza, grazie ad Aircone.

All'esordio del nuovo millennio il quarantenne Comelli acquisisce in toto sia la società che porta il suo nome, sia il lanciatore



Paralife.

Il mercato del parapendio cresce, si fa più raffinato e richiede soluzioni specializzate. Nel 2002 nasce Cilindrone, stretto e lungo, che viene installato sotto la selletta e spara lateralmente. Questa nuova configurazione viene adottata anche per i sistemi per ultraleggeri a motore minimali, delta e para.

L'esperienza maturata con Sibron e Paralife viene riassunta nel Cilindrone che dal 2008 inizia a sostituirli sia sui delta e para a motore, sia sugli ultraleggeri ad ala fissa.

Lo sviluppo della gamma dei lanciatori cilindrici fa sì che negli ultimi anni la società Comelli realizzi un notevole incremento di fatturato, grazie alla progressiva introduzione in numerosi mercati esteri.

Questo fantastico percorso, caratterizzato da oltre 30 anni di lavoro impegnativo ed entusiasmante, ha portato a depositare alcuni brevetti, a fornire oltre 3.500 lanciatori ad aria compressa, venduti in tutti i continenti, impiegati in oltre cento lanci in situazioni d'emergenza.

Dove ci porterà il prossimo futuro? Il settore dei droni è in grande sviluppo e un nostro prodotto vola già sotto le insegne dell'Aeronautica Militare italiana.

il Sistema Rapier X-25, dotato di un sistema pneumatico Comelli per il lancio del paracadute che gli permette l'atterraggio in sicurezza, è già in forza al Centro di Eccellenza per APR di Amendola della AMI. Si tratta di un velivolo UAV ad ala fissa, dal peso massimo al decollo (MTOW) di 25 kg, progettato per attività sia militari sia civili/istituzionali che ha ottenuto la Certificazione di Tipo Militare presso DAAA, senza alcuna limitazione operativa.

Il Rapier è stato sviluppato da Sky Eye Systems S.r.l., azienda aeronautica con sede operativa a Cascina (PI), costituita a febbraio 2017. Presidente e Amministratore Delegato è l'ing.

Massimo Lucchesini, già Amministratore Delegato di Aermacchi e Direttore Generale di Alenia Aermacchi.

SES sta già lavorando a versioni successive rispetto al Rapier e il supporto della ditta Comelli le permetterà di realizzare nuovi sistemi sempre più performanti.

Tra le due aziende, diverse ma complementari, si è sviluppata una collaborazione esemplare, fonte di grande soddisfazione per l'ex giovane ingegnere.

Ad Maiora semper!



FOCUS ON

tuttavia, sono riusciti a negare al nemico il conseguimento di tale supremazia. Questo grazie a batterie di missili terra-aria ancora di fabbricazione sovietica, disperse ed estremamente mobili sul territorio, rivelatesi assai efficaci sia a quote basse che medie e alte, dotate rispettivamente di sistemi SA-8, SA-11 e S-300. I russi, di fronte alle gravi perdite di velivoli anche molto avanzati subite fin dai primi giorni del conflitto, hanno finito con l'avventurarsi sul territorio nemico solo a volo "rase", per parafrasare Mecozzi. In tal modo si sono tuttavia esposti alla non meno micidiale azione dei sistemi MANPAD, a iniziare dagli Stinger. In termini di rapporto costo-efficacia la relazione tra i sempre più sofisticati e straordinariamente costosi mezzi diretti a conseguire il "dominio dell'aria" e quelli contraerei di diversa natura, portata e, sovente, di ben inferiore costo, appare così invertita. L'assunto di Douhet sulla completa supremazia in aria dell'offensiva rispetto alla difensiva, a suo avviso conseguenza dell'evoluzione tecnologica d'inizio del secolo scorso, è oggi rovesciato. Se ciò è vero, nei conflitti

bellici futuri, nel caso in cui ci si trovi di fronte ad avversari che riescano ad esercitare un'adeguata azione di contrasto, sarà allora più importante mirare al controllo locale e temporaneo dello spazio aereo, anziché puntare a un'irrealistica supremazia assoluta in quello stesso spazio. In tale prospettiva, sempre ragionando in termini di costo-efficacia, un'altra lezione che emerge con estrema chiarezza dall'esperienza della guerra in Ucraina è il ruolo cruciale oramai assunto dai droni. Viceversa, nella situazione uguale e contraria a quella appena descritta sarà altrettanto importante negare all'avversario il controllo dello spazio aereo, utilizzando a tal fine ogni tecnologia vecchia e nuova disponibile. In sintesi servirà più Mecozzi che Douhet.

© Riproduzione riservata

**Presidente del Corso di Laurea Magistrale in Relazioni Internazionali e Studi Europei presso l'Università di Firenze.*

