

Rivista Modellismo Aereo - L'Aquilone N. 40 Bombardiere sovietico CKB-26 - 1942

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

AMMAZZACARRI

Questo nome è venuto fuori da poco nel gergo dei campi di guerra, ha fatto il cammino a ritroso ed è entrato prima nei campi di pace e dopo nelle officine; ora degli «ammazzacarri» si occupano anche gli ingegneri, e si può dire che si progettano addirittura partendo da questo nome, naturalmente nel concetto che esprime.

È un nome troppo espressivo perché si debba perdere tempo per spiegare che cosa voglia dire. Invece è opportuno perdere un poco di tempo per spiegare a che cosa venga normalmente attribuito.

La denominazione non è facile stabilire dove sia stata coniata per la prima volta, ma pare che ciò sia accaduto in Russia. La cosa avveniva già largamente in Africa Settentrionale ed aveva avuto anche applicazioni, sebbene sporadiche e limitate, nelle campagne europee precedenti quella attuale di Russia. Intendiamo dire quella polacca, e di occidente. Questo nome si applicò a quegli aeroplani che per primi si dettero alla caccia sistematica del carro armato, colpendolo dall'alto fino a che risultava immobilizzato o distrutto.

Nessun apparecchio in particolare si meritò il nome di ammazzacarri alle prime manifestazioni di questo genere di lotta. In Africa Settentrionale, dove l'assoluta mancanza di ostacoli naturali rendeva sensibilmente vulnerabili i carri dall'alto, l'azione contro di essi venne in un primo tempo eseguita dai velivoli d'assalto, successivamente dai caccia. A volere proprio pignoleggiare, è probabile che azioni di questo genere si possano rintracciare negli episodi della guerra di Spagna, ma non sarebbe giusto a nostro parere dare a quelle occasionali azioni lo specifico titolo di «ammazzamento di carri» di cui si discorre oggi.

Gli «assaltatori» ed i caccia agivano sul carro con le loro armi di lancio di bordo, cioè con le mitragliatrici da 7,7 e da 12,7. Come è noto, la corazzatura dei carri era, all'inizio di questo conflitto, abbastanza leggera, specialmente nella zona posteriore e superiore del carro che si riteneva non esposta alle offese nemiche, sicché quelle armi, specie le 12,7, i cui proiettili erano inoltre accelerati dalla velocità propria dei velivoli, riuscivano a passare le corazze generalmente le pallottole traccianti davano fuoco ai serbatoi, situati appunto dietro, ed il carro ardeva.

In teoria anche lo spezzone doveva essere efficace contro il carro; non ci consta però che azioni di spezzonamento abbiano conseguito risultati decisivi contro formazioni di carri o singole unità.

Frattanto, procedendo oltre la guerra, e con essa il processo tecnico delle armi impiegate, i carri aumentarono di dimensioni e soprattutto

5 OTTOBRE 1942 - XX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - IL GRUPPO COSTA CENTESIMI 60

N° 40



UN BOMBARDIERE SOVIETICO CKB-26, PRECIPITA INCENDIATO DA UNA "FOLGORÉ."

In questo numero:

AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA SPACCATO E VEDUTE

de Havilland

DEL 91

con descrizioni e caratteristiche

migliorarono la corazzatura. L'efficacia dei velivoli normali contro di essi si ridusse, benché non si possa affermare decisamente che si annullasse. Allora, poiché era stato constatato che durante le fasi di avvicinamento, di radunata, di contatto con forze non sufficientemente fornite di mezzi anticarro, l'intervento dell'aereo contro il carro era veramente provvidenziale, si pensò ad impiegare a questo scopo velivoli con armamento più pesante. L'applicazione più generale fatta dai Tedeschi nella campagna di Russia è stata quella dello Stuka contro il carro. Quello che era stato un sistema d'attacco solo casuale durante la lotta in occidente, divenne sistematico in oriente; lo si dovette anche al fatto che i Russi avevano messo in servizio carri molto pesanti, rappresentanti un bersaglio di discrete dimensioni e di consistenza adeguata all'attacco con la bomba. Là dove l'armamento era ancora più leggero, invece, si impiegarono i «distruttori», che in parole povere sono i cosiddetti «caccia pesanti», ossia velivoli veloci con armamento misto di mitragliatrici di grosso calibro (12,7) e cannoni (20 mm.). Le perforanti da 20 mm., sputate da un'arma in volo a circa 300 km/h, hanno ancor oggi ragione di molte corazze.

Tutto ciò era però, ancora, impiego secondario, non principale dell'aereo. Dalle notizie che abbiamo si dovrebbe attribuire al sovietico l'impiego deciso e completo dell'aereo contro i carri mediante quell'arma ancora non ben definita, anzi la cui esistenza non è neppure accertata, che il bimotore da attacco «Stormovik» lanciava in picchiata contro il carro. Tale arma consisteva in una bomba fornita di mezzi propulsivi a reazione propri, che ne aumentavano di conseguenza la già grande velocità, e quindi potenza d'urto, che le aveva conferito il velivolo. Russi e Inglesi affermano che queste armi hanno, l'anno scorso, salvato Mosca; è strano che, oggi, non abbiano salvato Rostock, il Caucaso e le altre numerose città e regioni abbandonate dai Russi.

Ad ogni modo l'efficacia dell'«ammazzacarro» si è stabilita in modo definitivo, sicché oggi le officine studiano, e stanno per mandare in linea, aerei con armamento pesante, da lancio e da caduta, per attaccare i carri; sono essenzialmente, ed i veri, «ammazzacarri». Una nuova specialità che ci ha regalato questo conflitto.

SILVAR



[Controllare la descrizione dettagliata](#)

Valutazione: Nessuna valutazione

Prezzo

Prezzo di vendita 8,99 €

[Fai una domanda su questo prodotto](#)

Descrizione

Rivista Modellismo Aereo - L'Aquilone N. 40 Bombardiere sovietico CKB-26 - 1942

Testo in lingua italiana. Pagine 7 con illustrazioni.

Condizioni buone come da foto.