

La sconfitta italiana nella II Guerra Mondiale era inevitabile, ma la partita potevamo giocarla meglio. Avanzo in questo lavoro alcune considerazioni controcorrente su alcuni abbagli presi dai responsabili tecnici, militari e politici alla vigilia e durante la guerra.

Primo abbaglio: l'abbandono dei motori radiali (o stellari). L'Italia aveva acquistato all'estero le licenze per la produzione di alcuni motori radiali; alcuni erano stati significativamente migliorati, ma alla vigilia della guerra le autorità decisero che bisognava tornare ai motori con i cilindri in linea dato il vantaggio della minore sezione frontale che questi offrivano. Minore sezione=maggiore velocità fu il ragionamento che fecero. Purtroppo i motori in linea raffreddati ad acqua necessitavano di un radiatore che talvolta superava la sezione frontale di un motore stellare. L'esempio più evidente è dato dal BMW 801 che equipaggiò il più formidabile caccia della luftwaffe.

Relativamente all'801 vi è da ricordare che derivava, come i motori stellari FIAT, dai Pratt & Whitney americani, e opportuno fare qualche confronto.

Motore	Cilindrata	nr. di cilindri	rapporto di compressione
BMW 801 D	41.7 l	14	6.5 a 1
Fiat A74	31.2 l	14	6,7 a 1
Fiat A 80	45.2 l	18	6.7 a 1

Il confronto è impietoso. Da decenni ci raccontano che alla Regia mancò un motore sui 1000 cavalli, ma si vede che il motore era disponibile se la qualità delle lavorazioni e delle benzine avesse permesso di portare l'A74 a 2700 giri come il BMW. Ciò però non era possibile data la scadente qualità dei metalli e delle lavorazioni.

Secondo abbaglio □ **durata della raffica contro il volume di fuoco** Fin dal 1937 la RAF aveva verificato che un bombardiere ad alta velocità poteva essere tenuto sotto tiro per un massimo di 2 secondi. A seguito di tali verifiche adottò sui propri caccia ben 8 mitragliatrici che, seppure di piccolo calibro, in 2 secondi potevano scagliare in quei due secondi una rosa di 240 proiettili. Le potenti Breda Safat avevano una durata di tiro di oltre 25 secondi, ma nei due secondi appena indicati sparavano 20 colpi. Il peso della raffica non era indifferente, ma bisognava che i proiettili andassero a bersaglio e il tempo a disposizione era poco; ancor meno se invece di un bombardiere si trattava di intercettare un caccia.

Il terzo abbaglio fu la prevista quota operativa. Un abbaglio preso anche dai tedeschi. Si valutò che la quota operativa dei bombardieri rimenesse al di sotto dei 5000 metri. Per i caccia si ipotizzarono quote di scorta tra i 5500 e i 6500 metri, seppure i caccia potevano raggiungere i 9000 metri di quota. Le motivazioni non erano del tutto sbagliate: alle quote rarefatte dei 6-7000 metri gli aerei sbandavano come un camion senza catene su una superficie ghiacciata; mantenere la rotta di bombardamento sarebbe stato difficile e faticoso.

Una quota operativa inferiore ai 5000 metri non necessitava di motori con raffreddamento liquido pressurizzato, i traguardi di mira non necessitavano di ottiche di ingrandimento, l'equipaggio non necessitava di inalazione di ossigeno e la tuta non doveva essere riiscaldata