

CAP. 19 – TECNICHE DI BOMBARDAMENTO

19.1 INTRODUZIONE

(a cura di BEAR_EAF51)

Volare con un bombardiere è sicuramente molto diverso rispetto a volare con un caccia.

La parte più importante da imparare in una missione di un volo con un bombardamento è arrivare sull'obiettivo e ritornare a casa senza essere abbattuti, cercando di evitare l'ingaggio con il nemico a meno che non sia assolutamente inevitabile.

Una volta sganciate le bombe, cerca di filare via al più presto possibile senza strafare. Stai volando con un aereo lento ed in genere non molto armato. Lascia ai caccia di scorta il compito di occuparsi della caccia nemica.

Nei capitoli seguenti analizzeremo l'armamento di bordo dei bombardieri (loadout) e le diverse tecniche di bombardamento (livellato o in picchiata) e di siluramento, con i diversi aerei che abbiamo a disposizione in IL-2 e FB.

19.2. L'ARMAMENTO A CADUTA IN IL-2 FORGOTTEN BATTLES

(Fonte: <http://mudmovers.com> – Traduzione a cura di BEAR_EAF51)

E' importante imparare a conoscere le particolarità di utilizzo delle diversi armi a disposizione (bombe, razzi, siluri) e le capacità di carico di ogni velivolo, per poter scegliere opportunamente il loadout del nostro aereo prima di ogni missione.

Armamento a caduta aerei tedeschi

Tipo di Bomba	Descrizione	Target
SC50	Bomba generica (50 Kg)	Veicoli leggeri, terreno
SC250	Bomba generica (250 Kg)	Anticarro, edifici, ponti
SC500	Bomba generica (500 Kg)	Anticarro, edifici, ponti
AB250	Bomba Cluster	
AB500	Bomba Cluster	
SD500	Bomba a frammentazione (535Kg)	Anticarro, veicoli, edifici, ponti

Armamento a caduta aerei Russi

Tipo di Bomba	Descrizione	Target
<u>RS-82</u>	Razzi	Corazzati leggerir, Soft
<u>RS-132</u>	Razzi	Corazzati leggerir, Soft
<u>BRS-82</u>	Razzi anticarro	Carri armati, veicoli corazzati
<u>BRS-132</u>	Razzi anticarro	Carri armati, veicoli corazzati
<u>M-13</u>	Razzi Incendiari	Soft, effetto area
<u>FAB-50</u>	Bomba generica (50 Kg)	Veicoli corazzati leggeri, Soft
<u>FAB-100</u>	Bomba generica (100 Kg)	Veicoli corazzati leggeri, Edifici, ponti
<u>FAB-250</u>	Bomba generica (250 Kg)	Anticarro, Edifici, ponti
<u>AJ-2</u>	Bomba cluster (2Kg)	Soft, effetto area
<u>AO-10</u>	Bomba cluster (10Kg)	Soft, effetto area
<u>PTAB-2.5</u>	Bomba cluster anticarro (2.5Kg)	Bomba Cluster anticarro
<u>VAP-250</u>	Contentitore incendiario (250Kg)	Soft, effetto area

19.3. TECNICHE DI VOLO E DI DIFESA: BOXING

(a cura di BEAR_EAF51)

Il bombardiere non possiede le doti di agilità e di velocità di un caccia. Possiede però un armamento aggiuntivo che gli consente potenzialmente una migliore difesa dagli attacchi nemici, tramite le postazioni degli armieri di bordo.

La minore velocità dei bombardieri enfatizza ulteriormente la necessità di volare in formazione. Nella seconda guerra mondiale i bombardieri alleati volavano in “box” composti da più aerei (in genere 12) che volavano in formazione serrata. Lo scopo di questo tipo di formazioni era raggruppare una maggiore potenza di fuoco da parte dei mitraglieri di bordo. I caccia che attaccavano la formazione, infatti, si trovavano in mezzo al tiro incrociato di molte mitragliatrici.

Questa tattica è molto importante anche nella simulazione di IL-2. Sia i bombardieri medi (es. He 111) che quelli leggeri (es. IL-2) possono beneficiare della mutua assistenza difensiva se volano in “package” o “box” compatti.

La tattica del box non è così importante per i caccia-bombardieri monoposto. A fronte di un più limitato carico di armi a caduta gravitazionale (bombe, razzi, siluri) il vantaggio dei bombardieri leggeri (IL-2) e degli aerei d'assalto (Jabo quali P-39, P47, Fw 190, LA5, etc) si traduce nella possibilità di disporre di una maggiore agilità di manovra e di una maggiore velocità, e quindi di una più elevata capacità difensiva in dogfighting. Questi aerei, una volta liberatisi del carico alare, diventano nuovamente dei caccia a tutti gli effetti.

I bombardieri medi e pesanti mantengono in genere la formazione a box anche sopra all'obiettivo. Questo garantisce una maggiore probabilità di colpire il target, anche se dall'altra parte li rende più vulnerabili alla contraerea.

Nel caso degli aerei d'assalto (es. IL-2, JU 87) e dei siluranti, il package viene "rotto" in prossimità dell'obiettivo, poco prima della picchiata di attacco. L'attacco a obiettivi terrestri (ponti, treni, etc.) avviene in genere con i bombardieri allineati su una unica fila (line eastern), che attaccano in sequenza. Se l'obiettivo è in movimento (colonne di carri, treni, navi) è consigliabile attaccare nella stessa direzione di marcia dell'obiettivo (e quindi alle sue spalle) al fine di ridurre la velocità relativa tra il bombardiere ed il target, e consentire quindi lievi aggiustamenti di rotta.

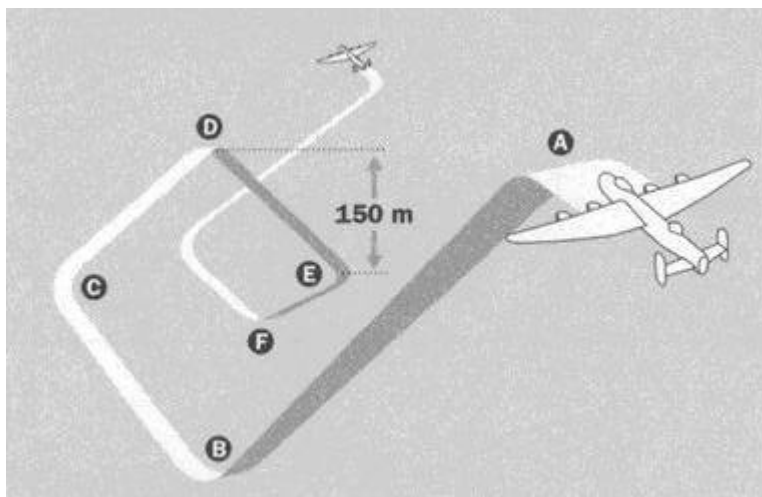
Per quanto riguarda i siluranti, la formazione viene rotta in prossimità dell'obiettivo, al fine di evitare la concentrazione della AAA su una massa elevata di velivoli. In questo caso è dunque consigliabile che l'attacco venga portato su più bersagli contemporaneamente, con una rotta di avvicinamento compresa tra 45° e 90° rispetto al bersaglio.

19.3. TECNICHE DI VOLO E DI DIFESA: COCKSCREWING

(Fonte: Cross, R., *The Bomber*, London, 1987. - Traduzione a cura di BEAR_EAF51)

La "Cockscrew Manuever" era considerata una delle migliori manovre evasive utilizzate dal Comando Bombardieri della RAF quando venivano attaccati dai caccia tedeschi, in particolare durante i bombardamenti notturni.

La manovra veniva effettuata senza mai aprire il fuoco sull'intercettore nemico, che avrebbe localizzato il bombardiere dalle vampe delle armi di bordo.



La manovra va effettuata iniziandola dalla parte dalla quale proviene l'attacco del caccia nemico.

- Se il caccia attacca da sinistra, il pilota del bombardiere inclina l'aereo a 45° verso la stessa parte da cui proviene l'attacco, e picchia a tutto motore
- Dopo aver perso circa 300 mt. di quota (1.000 ft.) il pilota ricominciava a salire, continuando a virare dalla stessa parte
- Circa a metà della cabrata il pilota vira a destra (cioè dalla parte opposta a quella dell'attacco), continuando a salire. Questo riduce drasticamente la velocità, inducendo molto spesso l'avversario in overshooting.
- Dopo aver recuperato un po' di altitudine, ma continuando a virare a destra, il pilota effettua una seconda picchiata, che deve essere molto più breve della prima (max 500 mt.)
- Dopo aver perso i primi 150 mt. di quota, il pilota per poi vira nuovamente, questa volta di nuovo a sinistra
- Se non si è riusciti a scrollarsi di dosso l'avversario, ripetere la manovra