

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 30 (1958)
Heft: 2

Artikel: L'aviazione militare svizzera e i suoi problemi
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-244891>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

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

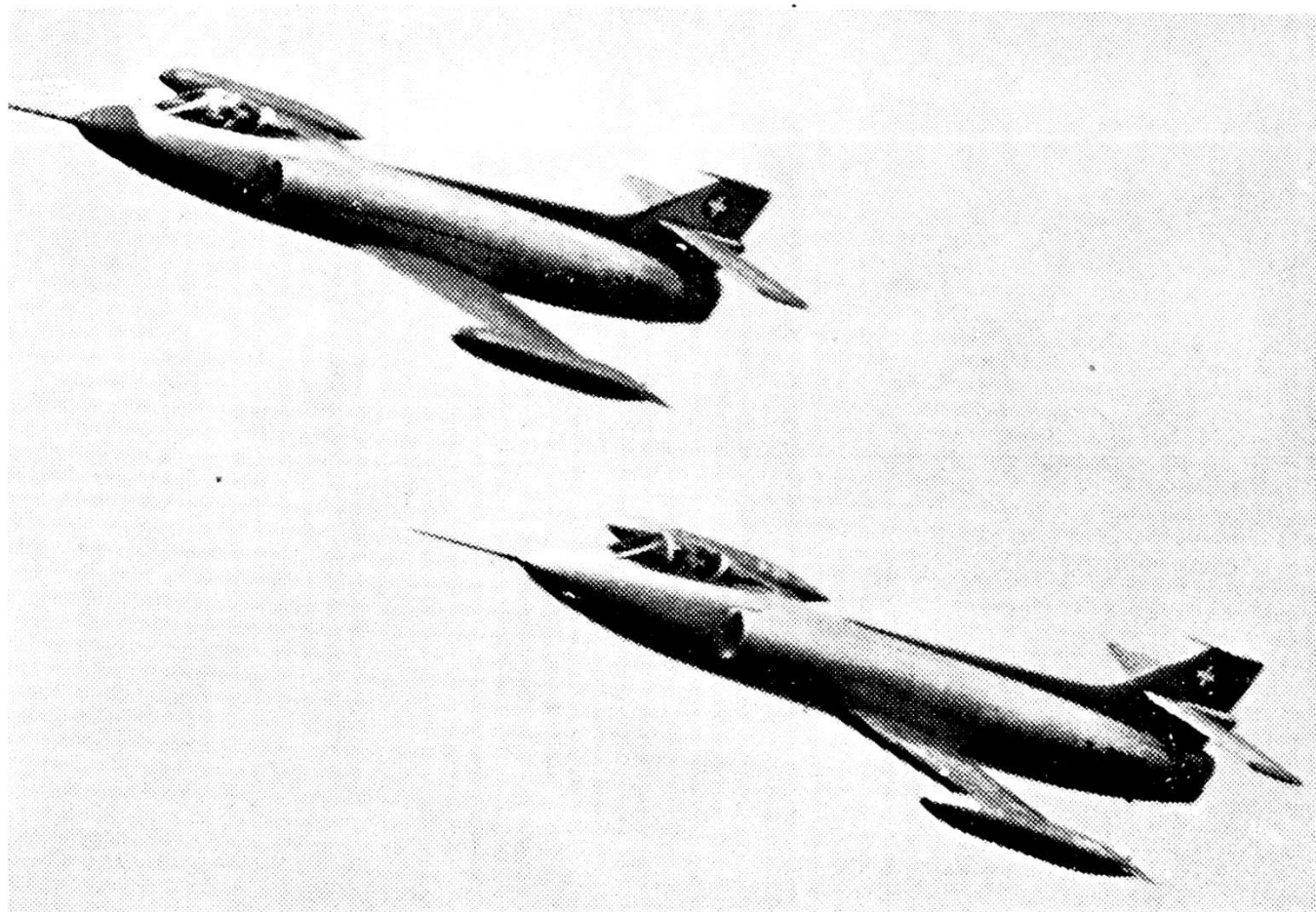
/ L'AVIAZIONE MILITARE SVIZZERA E I SUOI PROBLEMI

MILES

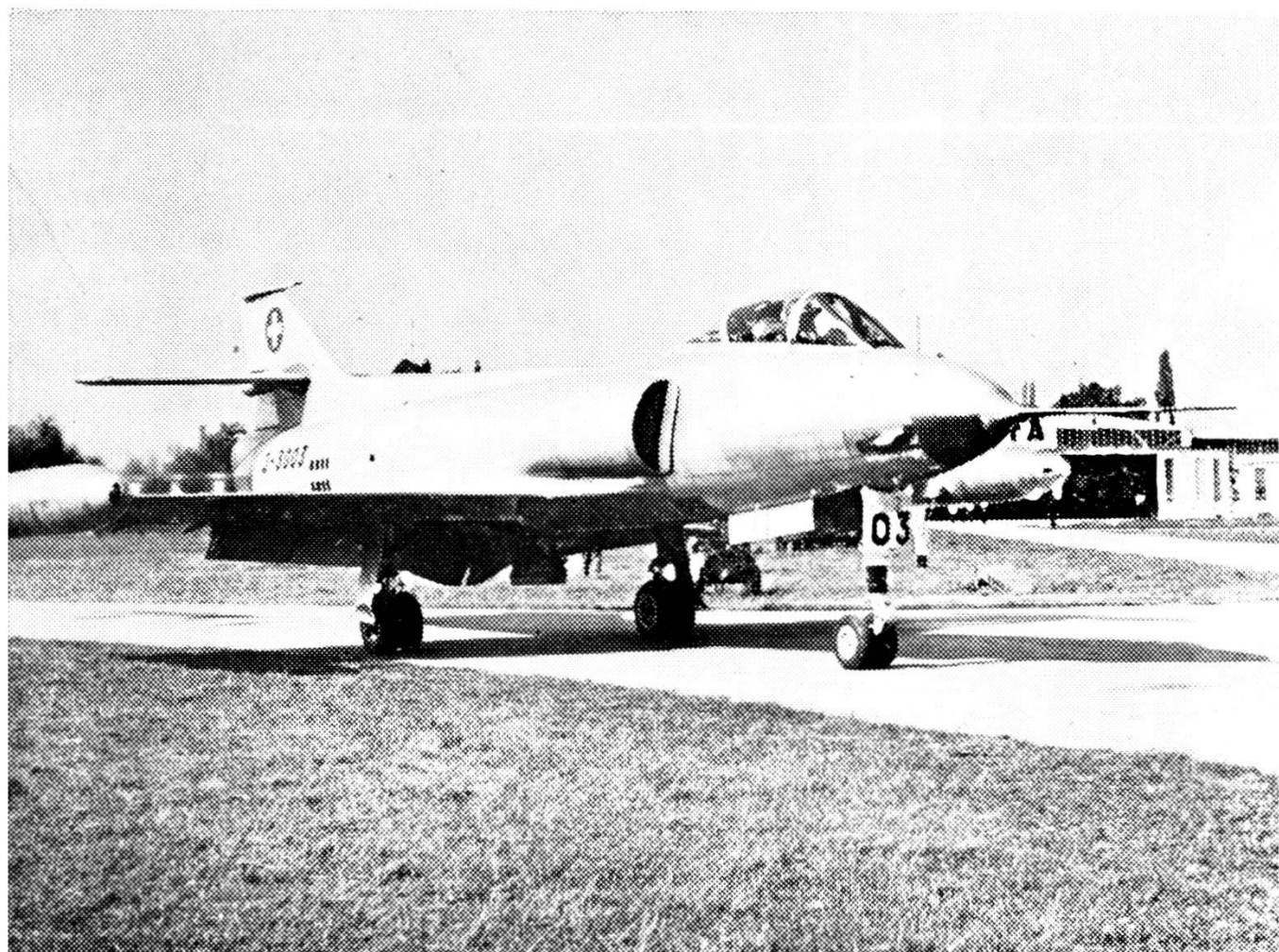
TRA i problemi che negli ultimi anni sono andati via via imponendosi alle nostre Autorità responsabili, vi è anche quello, non ancora interamente risolto, del *rinnovo del nostro parco aereo* militare. Si tratta, in sostanza, di sostituire al più presto i 175 aerei a reazione « Vampire », ormai superati non soltanto come modelli, ma anche per l'usura del materiale: acquistati in virtù dei decreti federali del 23 settembre 1947 e del 24 marzo 1949, essi dovranno essere progressivamente sostituiti entro il quadriennio 1959/1962.

Con lo stanziamento di un primo credito di 312,7 milioni di franchi, nella sessione straordinaria dello scorso gennaio, le Camere federali hanno già assicurato l'acquisto di una prima serie di 100 aerei « Hunter Mk 6 » di tipo inglese; con un secondo credito, di 440 milioni, stanziato nella successiva sessione di marzo, esse hanno inoltre dato il loro consenso all'acquisto, per completare il rinnovo del nostro parco aereo, di 100 aerei P-16, di fabbricazione svizzera *). Questi due crediti per complessivi 750 milioni, votati a poche settimane di distanza in favore di un solo settore della nostra difesa nazionale, non potevano non suscitare una forte opposizione sia nell'opinione pubblica, sia in Parlamento. Opposizione, invero, appena accennata contro la prima serie di « Hunter », ma che si delineò ben chiara e decisa durante le deliberazioni sul progetto d'acquisto della seconda serie, quella dei cento P-16. Soltanto l'abilità, la fermezza e l'autorità del Capo del Dipartimento militare

*) Le caratteristiche tecniche del P-16 sono state ampiamente esposte ed illustrate in questa rivista dal tenente Bignasca nel fascicolo VI 1956 pag. 280 e ss.



I due apparecchi P-16 finora costruiti, in volo di pattuglia, pilotati dal colonnello Frei, capo della squadra di prova e dal I ten. Haefliger, pilota di prova, del Servizio tecnico del D.m.f.



Il P - 16 a terra

federale, Consigliere federale Chaudet, seppe dissipare in gran parte, specie al Consiglio nazionale, la manifesta diffidenza della maggioranza della Camera e valse a superare l'accanita opposizione.

Quest'ultimo compito fu quanto mai arduo, in quanto gli argomenti invocati dagli oppositori non erano di natura politica o, anche se tali, comunque abilmente ammantati da ragioni tecniche. Controverso non era tanto l'alto costo dei velivoli, quanto la scelta del velivolo. Il problema venne, così, ad impostarsi su un piano puramente tecnico e pochi furono i deputati in grado di esprimere una propria opinione di competente. La maggior parte guardava perciò ai tecnici. Ma essi pure erano di parere discordi sull'idoneità del P-16: alle affermazioni del Dipartimento militare e dello Stato maggiore generale si opponevano quelle dei tecnici militari dissidenti non meno competenti, fra cui piloti sperimentali e la stessa « AVIA », l'associazione dei piloti militari.

La discussione finì per investire gli stessi *problemi basilari che l'evoluzione della moderna tecnica bellica oggi pone*, come in tutti i settori della nostra difesa nazionale, anche *alla nostra arma aerea: la possibilità o meno per il nostro paese di disporre di una propria industria aviatoria; la scelta del tipo di velivolo che meglio risponda alle nostre peculiari esigenze; i criteri di impiego della nostra arma aerea; l'opportunità, infine, di abbandonare l'arma aerea classica per sostituirla, parzialmente, almeno, con razzi antiaerei teleguidati.*

La caduta nel Bodamico, a poche settimane dal sudatissimo voto affermativo delle Camere, del secondo prototipo del P-16 — quasi a conferma dello scetticismo dell'opposizione —, ha improvvisamente conferito più scottante attualità a tutti questi problemi. Nell'attuale momento di generale scetticismo verso le nostre possibilità in questo campo riteniamo opportuno ribadire i criteri per l'impiego della nostra aviazione e i compiti che le sono affidati. Prima però non sarà vano ricordare

le origini e l'importanza della industria aeronautica svizzera.

Le origini risalgono alla vigilia della prima guerra mondiale. L'impossibilità, durante la guerra, di procurarsi il materiale neces-

sario ad equipaggiare le nostre truppe d'aviazione, da poco istituite, costrinse il paese a crearsi un'industria propria capace di costruire aerei e motori. Dopo il conflitto, la Svizzera, non volendo dipendere interamente dall'estero per il rinnovo del suo parco aereo, si studiò di procurarsi aerei concepiti e costruiti nel paese, o, al massimo, costruiti in licenza: da allora le nostre autorità responsabili non si sono mai staccate da questa linea di condotta, tranne in pochissimi casi, ove si trattava di colmare nel più breve tempo possibile lacune transitorie nella nostra aviazione militare. Durante numerosi anni, i nostri aerei militari uscirono quasi esclusivamente dalle officine di Thun, alle quali l'industria privata forniva i motori. Dopo il 1930, l'industria privata fu chiamata a collaborare sempre più intensamente, date le aumentate esigenze della tecnica bellica aerea. Durante la seconda guerra mondiale, si dovette di nuovo ricorrere esclusivamente all'industria indigena, la quale contribuì poi largamente alla costruzione dei « Venom » e sarebbe oggi in grado di provvedere alla regolare consegna dei tanto dibattuti P-16, i cui studi preliminari risalgono al 1949. Come per il passato, la fabbrica federale di Emmen, forte dell'esperienza degli ultimi anni, fungerebbe da coordinatrice di quest'opera di collaborazione nazionale tra oltre 400 aziende (una ventina nel Ticino), tra cui le principali sono la fabbrica di Altenrhein e le officine della « Pilatus A.G. » a Stans.

L'importanza che l'industria aeronautica svizzera riveste per il paese è di duplice natura: *militare ed economica*. Dal lato puramente *militare* può essere decisivo per il paese di poter disporre di impianti che permettano di procedere alle riparazioni e alle numerose modificazioni tecniche che l'uso e l'esperienza consigliano. Un'industria aeronautica che tenga il passo con i progressi della tecnica procura inoltre quegli specialisti che, incorporati nelle truppe di terra dell'aviazione, si rivelano, per la loro esperienza professionale, elementi preziosi e indispensabili all'esercito. Dal lato *economico*, la stessa collaborazione tra le 400 aziende industriali e artigianali, cui abbiamo più sopra accennato, basta ad indicare come la nostra industria aeronautica non si fondi unicamente su criteri economico-commerciali, ma anche e soprattutto federalistico-sociali; d'altronde, in

un paese come il nostro, simile decentramento della produzione non è interamente negativo nemmeno agli effetti puramente militari.

Dopo queste non inutili premesse, riteniamo opportuno di ribadire

**i criteri che reggono l'impiego della nostra aviazione
e i compiti che le sono affidati.**

Criteri e compiti più volte ufficialmente illustrati dalle nostre autorità militari e dallo stesso Consiglio federale, recentemente ancora nel corso della conferenza stampa indetta in occasione della pubblicazione del messaggio giustificativo dei crediti richiesti per l'acquisto della prima serie dei cento P-16.

La nostra aviazione è anzitutto organizzata ed equipaggiata per eseguire un *duplice compito tattico*:

- a) *di collaborazione con le truppe di terra* (appoggio di fuoco, caccia e esplorazione);
- b) *di difesa del nostro spazio aereo* dalle incursioni di aerei stranieri o nemici (protezione della nostra neutralità).

L'appoggio di fuoco alle truppe di terra, la partecipazione vera e propria al combattimento, può essere *diretto o indiretto*

L'intervento indiretto comprende attacchi contro obiettivi situati entro la zona operativa delle truppe terrestri nemiche. Esso mira essenzialmente: a distruggere, fuori del campo di battaglia, le riserve di armi e di mezzi di trasporto dell'avversario; ad ostacolarne i movimenti terrestri, annientandone i convogli di rifornimento e le più importanti vie di comunicazione; indebolendone la potenza aerea nel settore del fronte, con attacchi alle basi aeree avanzate e agli impianti elettronici di comando. La nostra aviazione è dunque chiamata, in taluni casi, ad adempiere missioni normalmente affidate all'artiglieria a lunga gittata che noi non possediamo.

L'appoggio diretto consiste invece nell'attacco di obiettivi situati nella zona stessa del combattimento e mira a distruggere o almeno a fiaccare i mezzi offensivi e difensivi dell'avversario. Sin dagli inizi della costituzione della nostra aviazione, si dovette però rinunciare, per ovvie ragioni, ad equipaggiarla in modo da poterle

affidare missioni strategiche, quali l'annientamento, nelle retrovie avversarie, di impianti vitali in caso di guerra.

Accanto all'appoggio diretto o indiretto dell'azione delle nostre truppe di terra, i nostri piloti militari dovranno però essere anche in grado di impegnare *combattimenti aerei* veri e propri, specie a *coronamento di azioni di caccia* contro aerei che sconfinassero nel nostro cielo: ad essi incombe cioè *la difesa attiva della nostra neutralità*. Praticamente sono regolarmente impegnate squadriglie di vigilanza, cui incombe il controllo di un determinato settore del nostro spazio aereo.

Ma la nostra aviazione potrà anche essere impegnata in combattimenti con formazioni aeree nemiche destinate a disturbare le nostre operazioni oppure inviate di scorta a truppe aereotrasportate. Pur senza cercarlo, dunque, l'aviazione svizzera non potrà tuttavia sottrarsi allo scontro diretto con l'arma aerea nemica.

Un ultimo compito affidato alla nostra aviazione è poi l'*esplorazione*, particolarmente importante per i comandi superiori dell'esercito.

L'aereo-tipo per la nostra aviazione.

In considerazione dei suddetti compiti particolari che la nostra arma aerea è chiamata ad adempiere, essa deve poter disporre, come aereo-tipo, di *monoposti a più usi*, atti ad essere efficacemente impiegati tanto come complemento e sostegno delle truppe di terra, quanto come cacciatori e bombardieri ad un tempo in veri e propri combattimenti aerei. Ad adempiere questi ultimi compiti specifici dell'arma aerea i nostri velivoli saranno però chiamati soltanto nei loro primi anni di vita, finchè cioè sarà possibile trarre dalle macchine le loro massime prestazioni, mentre, alle missioni terrestri, saranno destinati gli apparecchi già notevolmente sfruttati. Si valuta, in tal modo, che, generalmente, soltanto un quarto circa del parco aereo — ossia i velivoli più veloci — sarà riservato alla caccia e all'esplorazione; il rimanente sarà a disposizione del comando dell'esercito quale valido e rapido mezzo di sostegno delle azioni delle truppe di terra. Questa soluzione, per se stessa sagace, non ha però



Il primo *Hunter Mk VI* della serie acquistata dalla Svizzera è stato pilotato dal I ten. Haefliger dall'aerodromo di Dunsfold (Surrey) a quello di Emmen in 52' alla media oraria di 1'000 km.

finora potuto trovare che una parziale applicazione, giacchè non sempre gli aerei di prima linea poterono essere tempestivamente sostituiti.

Gli attuali sbalorditivi progressi della tecnica aeronautica bellica non fanno che acuire le difficoltà che la nostra arma aerea incontra in questo particolare settore. La tecnica spinge infatti le grandi Potenze verso la costruzione di bombardieri sempre più potenti, veloci e in grado di raggiungere quote sempre più alte. Cosicchè per combatterli, unitamente ai loro caccia di scorta, gli aerei ad usi multipli, su cui — per le suddette considerazioni — deve essenzialmente poggiare la nostra aviazione, sovente più non bastano, anche se alleggeriti al massimo.

Sempre più chiara si va quindi delineando anche per noi la *necessità di equipaggiarci con aerei esclusivamente da caccia* che equivalgano almeno a qualsiasi altro apparecchio non soltanto quanto a velocità, ma anche alla rapidità dell'ascensione e al limite pratico dell'impiego. D'altra parte, l'impiego di tali aerei, forzatamente leggeri con compiti di sostegno di fuoco delle truppe di terra, potrà di conseguenza essere efficace soltanto se dotati esclusivamente di armi nucleari, armi cioè dal peso minimo e dalla efficacia massima. Per eguagliare l'efficacia dell'impiego dei nostri normali caccia-bombardieri equipaggiati con armi convenzionali, l'effettivo dei caccia leggeri, a parità di armamento, dovrebbe infatti essere da due a tre volte superiore. Di fronte all'attuale evoluzione della tecnica in campo aeronautico, il Dipartimento militare federale non esita perciò ad affermare che « non è forse lontano il tempo in cui anche noi saremo costretti ad impiegare *due tipi di aerei interamente diversi: l'uno esclusivamente per la caccia; l'altro prevalentemente per il sostegno delle forze di terra* ».

Si tratta di un'evoluzione che, come si vede, non è certo tale da facilitare il già arduo compito delle nostre autorità responsabili della scelta dei futuri modelli d'aerei. Viviamo intanto un periodo di transizione, in attesa che l'ulteriore evoluzione della tecnica in questo campo definisca più chiaramente le attuali posizioni e faciliti pertanto una definitiva decisione. Per intanto, però, rimanendo il sostegno delle truppe di terra il compito primo della nostra aviazione, non può quindi esservi dubbio alcuno nella scelta: essa dovrà essere

dettata anzitutto dalle esigenze poste da questo precipuo compito. L'aereo modello dovrà tuttavia possedere non soltanto spiccate qualità per l'intervento al suolo, ma anche, naturalmente, requisiti tali da garantirgli le massime probabilità di successo in eventuali scontri aerei. Gli occorrono quindi, oltre ad un armamento adeguato, capacità massima di accelerazione e di ascensione, mobilità e facilità di governo.

E' ovvio che non sia facile trovare un simile tipo d'apparecchio, e tanto meno lo sarà in avvenire. Le recenti esperienze nel periodo che ha preceduto la scelta dell'« Hunter » e del P-16 ne costituiscono una chiara pratica conferma. Parecchi furono infatti i tipi di aerei provati e raffrontati dai nostri periti militari: un tipo di aereo di fabbricazione svedese, il cui carico di munizione si è rivelato insufficiente alle nostre esigenze; tipi di aerei francesi italiani, leggeri, ma dal potenziale di combattimento troppo esiguo per le nostre particolarità; un aereo canadese, e quattro tipi di aerei americani, di cui uno solo avrebbe corrisposto alle nostre aspettative, ma il cui prezzo si rivelò proibitivo (una serie di 100 di tali apparecchi sarebbe costata il doppio di una serie di P-16). Anche « Mig 15 » russi provenienti dalle scorte cecoslovacche ci furono offerti a prezzi estremamente vantaggiosi, ma furono tuttavia scartati, sia perchè non rispondenti alle nostre esigenze, sia perchè ormai tecnicamente superati.

Nessuna meraviglia, per concludere, che di fronte alle tendenze che abbiamo brevemente schizzato, il Dipartimento militare pensi seriamente, per l'immediato avvenire, *alla possibilità di affidare parzialmente o interamente la protezione del nostro spazio aereo a ordigni teleguidati « terra-aria » o « aria-aria »* di diversi tipi di costruzione, cui saranno affidati i compiti finora assunti dai nostri caccia.