

**Zeitschrift:** Rivista militare della Svizzera italiana  
**Herausgeber:** Lugano : Amministrazione RMSI  
**Band:** 35 (1963)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Elicotteri e velivoli leggeri  
**Autor:** Bignasca  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-245723>

### **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:** 08.01.2026

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

---

## Elicotteri e velivoli leggeri

---

Cap. BIGNASCA, Cdt. cp. fuc. mont. I/96

Giovedì 13 giugno, al consiglio Nazionale è stato discusso animatamente lo stanziamento di un credito di 35,5 milioni di franchi necessari per l'acquisto di elicotteri e materiale vario destinati alle squadriglie leggere.

L'organizzazione delle truppe 61, prevede infatti la costituzione di squadriglie leggere per compiti di osservazione, esplorazione, collegamenti e trasporti. Si prevede di dotare ogni squadriglia di 8 elicotteri e 10 velivoli leggeri ad elica. La costituzione di queste squadriglie è indispensabile per la condotta della guerra moderna e l'adozione del materiale necessario è urgente.

Considerate le caratteristiche dei compiti assegnati ed i requisiti richiesti per il materiale volante, la scelta dei velivoli è caduta sugli elicotteri di fabbricazione francese, «Alouette».

Per ora si prevede l'acquisto di 20 Alouette II e di 9 Alouette III per un totale di 24,6 milioni di franchi.

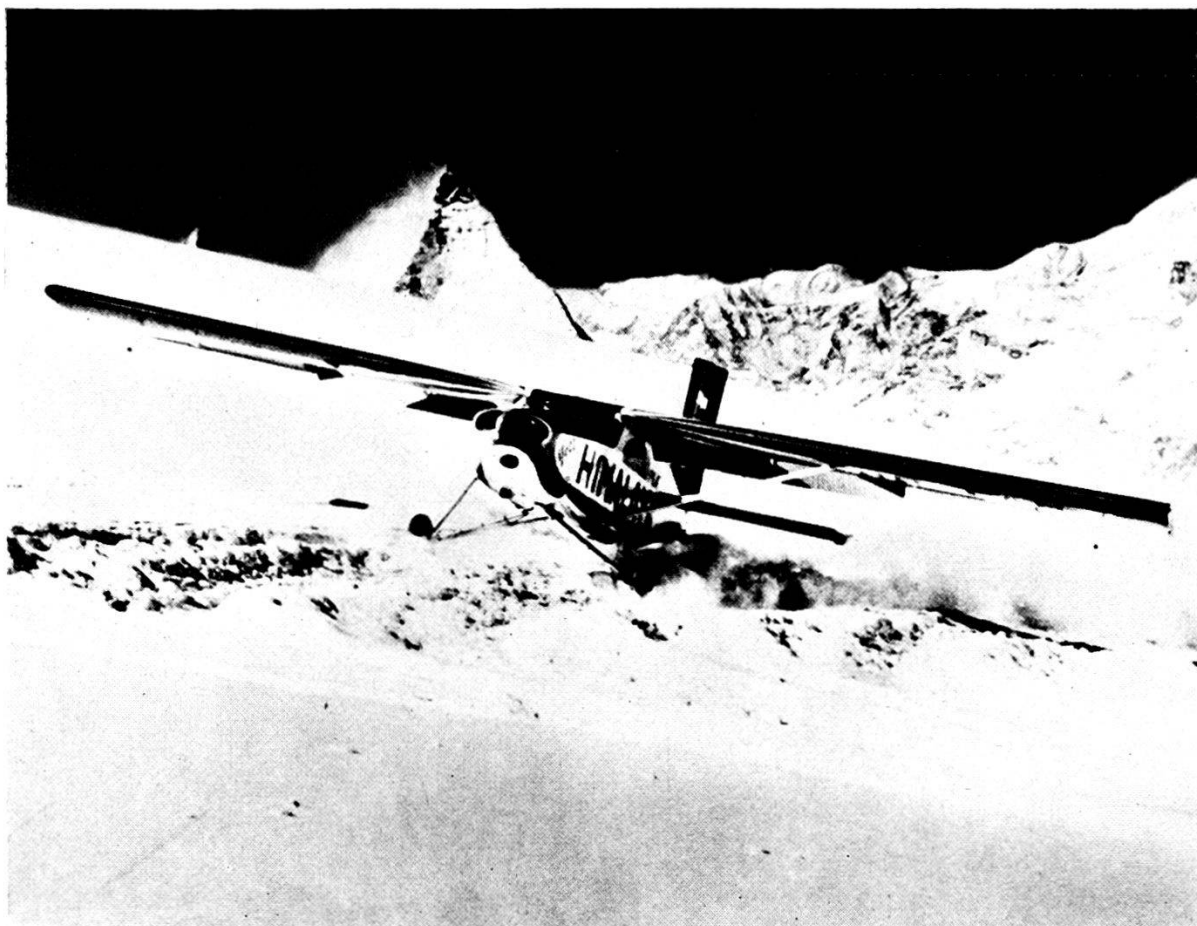
Non è mancato qualche dissenso dalla scelta di elicotteri di provenienza francese a scapito del velivolo leggero Pilatus-Porter di fabbricazione indigena. Si è sostenuto che il Porter, apparecchio che ha già dato prova di idoneità in vari campi, in Svizzera ed all'estero, sarebbe in grado di garantire le medesime prestazioni degli elicotteri. La proposta di introdurre i Porter non ebbe successo. La commissione preavvisò in senso contrario e venne anche osservato che la proposta del DMF di requisire in caso di mobilitazione di guerra velivoli privati idonei, permette di rimanere entro i limiti concessi per le spese militari.



Elicottero di fabbricazione francese ALOUETTE II



Elicottero di fabbricazione francese ALOUETTE III



Velivolo leggero di fabbricazione svizzera PILATUS - PORTER  
Apertura d'ali: m 15,2 — lunghezza: m 10,2 — Carico utile: kg 940  
Può decollare su una lunghezza di soli m 140 ed atterrare su m 250  
A 3000 - 4000 m di altitudine, a pieno carico, raggiunge la velocità di 250 km/ora  
con un'autonomia di oltre 4 ore  
Sci retrattili permettono di atterrare e decollare su ghiacciai



Viene deciso l'acquisto degli elicotteri. L'acquisto di velivoli leggeri è tuttavia allo studio e per questo tipo di velivolo entra in considerazione anche il Pilatus-Porter. L'adozione di elicotteri unitamente a velivoli leggeri convenzionali è indispensabile. Non tutti i compiti però possono essere svolti indistintamente sia dall'elicottero, sia dal velivolo leggero; le prestazioni dell'uno completano quelle dell'altro. La scelta dell'«Alouette» è giustificata anche perchè questo tipo di elicottero ha i requisiti richiesti dalla nostra configurazione geografica.

L'acquisto di velivoli leggeri convenzionali ad elica, s'impone pure impellentemente. E' dubbio che il sistema delle requisizioni in caso di mobilitazione di guerra, sia una soluzione soddisfacente. I compiti affidati ai piloti delle squadriglie leggere, richiedono un addestramento speciale, serio e approfondito che in grandi linee comprende l'atterraggio e il decollo su piste brevi e di fortuna, l'atterraggio ed il decollo su ghiacciai, il volo a basse quote in zone alpine. Materia quindi, che non può essere inculcata ai piloti, superficialmente all'ultimo momento. Pur rimanendo possibile la requisizione di un certo numero di velivoli privati è indispensabile l'acquisto di apparecchi militari.

### **Caratteristiche dei velivoli leggeri e degli elicotteri**

I grandi progressi tecnici verificatisi negli ultimi decenni permettono ora di operare in zone alpine anche con condizioni atmosferiche avverse, usando velivoli leggeri.

Velivoli come il Piper, il Pilatus-Porter, il Dornier 28 e altri, rappresentano quel genere di velivolo convenzionale oggi indispensabile per la condotta del combattimento.

Per l'esplorazione tattica e di combattimento, specialmente in montagna, il velivolo leggero è più idoneo dell'elicottero. Anche per il volo con condizioni atmosferiche precarie, il velivolo leggero è sovente più idoneo. L'elicottero, a sua volta, permette la realizzazione di piccole operazioni con una rapidità finora sconosciuta, ciò specialmente in zone montagnose e alpine. L'impiego dell'artiglieria risulta molto più efficace, non solo per le maggiori possibilità di

osservazione consentite dall'elicottero, ma pure per le possibilità di trasporto di materiali, anche se limitati nel volume.

Lo scorso anno è stato sperimentato nella zona del S. Gottardo, l'impiego rapido di artiglieria da montagna; pezzi, serventi e munizioni sono stati trasportati a quote superiori i 2500 m. con l'elicottero.

L'elicottero permette il trasporto di piccoli gruppi d'assalto a grandi altitudini, dietro o sui fianchi del dispositivo avversario. Il trasporto di mezzi di comunicazione, la collaborazione con i pionieri nella posa di linee di collegamento, i collegamenti diretti fra comandi superiori e truppa in zona d'azione, trasporto di feriti gravi e materiale urgentemente necessario, sono operazioni che possono essere effettuate rapidamente, solo con l'elicottero.

## **L'Alouette II**

Il nostro esercito è dotato da alcuni anni di pochi elicotteri Alouette II. Le esperienze fatte sono ottime da ogni punto di vista. L'Alouette II può trasportare, con condizioni atmosferiche normali, 4 uomini oppure 400 kg di materiale, a distanza fino a 100 km. Con il carico sopraindicato, e con un quantitativo di carburante sufficiente per tenersi in volo 45 minuti, può salire ed atterrare a quota 1700 m/sm. Ad altitudini superiori, le prestazioni dell'Alouette II diminuiscono sensibilmente. Per poter atterrare a 4000 m di altitudine, il carico non deve superare i 150 kg. L'autonomia di volo può essere aumentata, sostituendo un quantitativo di carburante supplementare al materiale trasportabile.

## **L'Alouette III**

Questo apparecchio, da tempo fabbricato in serie, è il risultato di ulteriori studi effettuati sulla base dell'Alouette II.

Le caratteristiche di questo modello lo rendono particolarmente idoneo all'impiego in zone alpine. La velocità di crociera per i due modelli è di circa 150 km / ora.

L'Alouette III può trasportare fino a 3000 m/sm 6 uomini in assetto di combattimento oppure 800 kg di materiale. Il motore, sensibilmente più potente di quello dell'Alouette II permette di traspor-



tare un carico supplementare di 600 kg e di atterrare a qualsiasi quota possibile sul nostro territorio nazionale.

La cabina è sufficientemente ampia e permette il trasporto contemporaneo di due feriti gravi e di un sanitario.

Costo dell'Alouette II: sui 700 mila franchi; quello dell'Alouette III: sul milione.

### **Il velivolo leggero Pilatus-Porter**

Questo velivolo Svizzero viene fabbricato in serie ed è già in dotazione anche all'estero. E' un velivolo monomotore con motore alternativo, monoplano con ala alta, carrello fisso particolarmente robusto per permettere l'atterraggio su piste di fortuna. Può trasportare feriti oppure materiale vario fino a 500 kg. All'interno della cabina trovano posto fino a 7 uomini. Per atterrare e decollare sono sufficienti piste anche brevissime e senza sottostruttura.

La cabina, estremamente spaziosa è dotata di finestre ampie che facilitano l'osservazione. La porta doppia facilita il carico di feriti o materiale ingombrante, nonchè il lancio di materiale con paracadute. Il prezzo del Pilatus-Porter si aggira sui 200.000 Fr.

---