

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 35 (1963)
Heft: 5

Artikel: A proposito del Pilatus-Porter
Autor: Fischer, Pietro
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-245730>

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: 12.01.2026

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

A proposito del Pilatus-Porter

Lugano, settembre 1963

Sig. redattore della Rivista Militare della Svizzera Italiana

Ho letto con molto piacere la Rivista Militare della Svizzera Italiana, fascicolo 3 del maggio/giugno 1963, e in particolare l'articolo «Elicotteri e velivoli leggeri».

Come pilota privato, seguo con interesse ogni relazione concernente velivoli di tipo sportivo come il *Piper*, il *Pilatus-Porter*, il *Dornier 28*, citati nella Rivista Militare.

A proposito del Pilatus-Porter è sempre viva nella mia mente la conversazione avuta con Lei unitamente al magg. Mario Pozzi fra i fuochi del 1° agosto nella sua campagna di Porza, nella quale occasione mi ha chiesto di mettere per iscritto qualche mia impressione sulle qualità e caratteristiche essenziali di questo velivolo, che ha suscitato anche l'interesse delle nostre autorità militari. La ringrazio e Le invio questi modesti appunti.

* * *

Mi trovavo all'Aeroporto di Agno per il solito volo di allenamento settimanale proprio nel momento in cui atterrava, proveniente d'oltre alpe, il *Pilatus-Porter* acquistato qualche tempo prima dall'Aeroporto S. A. Scambiata qualche impressione con il pilota Willy Jetzer, entusiasta delle prestazioni del nuovo apparecchio, ebbi il piacere di essere invitato ad un volo di dimostrazione con tre altri piloti privati presenti sul campo e due meccanici.

Dopo averci fatto prendere posto nell'ampia e panoramica cabina capace di contenere 7/8 persone od un carico utile di kg 940, ed istruiti sul funzionamento degli strumenti di bordo, il pilota Jetzer iniziava

il rollaggio sulla pista erbosa arrestandosi poi a circa 300 m dalla fine della pista, direzione lago, contro vento. Questo per dimostrarci come un campo anche ridotto a così modeste dimensioni sarebbe stato più che sufficiente a permettere un decollo a pieno carico perfettamente regolare, nei limiti di sicurezza richiesti.

Infatti, dopo aver rollato a pieno gas per un breve tratto di non oltre 90 m, il velivolo sotto la spinta del potente motore *Lycoming 340 HP* staccava dolcemente le ruote dal suolo prendendo rapidamente quota. Qualche secondo per superare la strada cantonale, poi, raggiunta l'altezza di una cinquantina di metri, il pilota effettuava una curva molto stretta di 180°, in salita, portandosi sopra la Collina di Biogno di Breganzona e puntando direttamente verso il Camoghè. Il Pilatus-Porter ha qualità ascensionali veramente notevoli: dopo pochi minuti e seguendo la via più corta, con una velocità di salita pari a 310 m al minuto, sorvolavamo già la cima del Monte Baro in direzione della vetta più alta del Camoghè. Giunto sopra la capanna, il pilota dava inizio ad una serie di spirali strettissime, permettendoci così di stazionare praticamente sul posto ad ammirare il panorama bello e selvaggio della zona.

Questo monoplano con ala alta ed ampie finestre, offre ai suoi occupanti una visibilità perfetta. Oltre che particolarmente idoneo al trasporto di carichi ingenti, esso si rivela anche come ideale velivolo da ricognizione.

La notevole apertura d'ali di m 15.20, con relativa ben proporzionata profondità alare, garantiscono un volo tranquillo e sicuro anche in condizioni meteorologiche non molto favorevoli. La grande stabilità e l'eccezionale portanza di questo monoplano permettono di effettuare voli a bassa quota anche nelle regioni montagnose, zone queste sovente difficili da sorvolare perchè avversate da forti correnti ascendenti o discendenti che potrebbero talvolta rendere molto turbolento, spesso rischioso, il volo di apparecchi meno robusti e stabili del Pilatus-Porter.

Terminate le spirali, il pilota cominciava a scendere in volo radente lungo i dolci pendii del Baro e del Cavaldrossa, in direzione del Vedeggio, dandoci un tipico esempio di volo esplorativo (ricerca di feriti, dispersi od altro). Il Pilatus, che ha una velocità di crociera di

215 km/h può ridurre la sua velocità fino a 60 km/h senza il pericolo di una brusca perdita di quota, che potrebbe avere conseguenze gravissime in prossimità di ostacoli sottostanti. Jetzer ce ne forniva la prova riducendo la velocità al minimo assoluto e mantenendo per diversi secondi l'apparecchio in posizione di stallo, cioè «spanciando» progressivamente in posizione cabrata, senza che con ciò si verificassero la quasi inevitabile brusca inclinazione della prua del velivolo in profondità ed il susseguente balzo nel vuoto, rigeneratore di velocità.

Poter volare con sicurezza anche a così basse velocità, significa poter atterrare su piste cortissime, su prati, o campi di fortuna. L'imponente carrello fisso con gli efficientissimi ammortizzatori, permette di effettuare atterraggi sicuri anche su terreni dal fondo irregolare ed in rilevante pendenza.

Attualmente, il famoso pilota dei ghiacciai Hermann Geiger, e numerosi altri specialisti che ne seguono la scuola, usano il Porter munito di sci retrattili per gli atterraggi in alta montagna, sui più noti ghiacciai delle Alpi svizzere, francesi e italiane. I voli turistici, i rapidi trasporti di materiale per la costruzione di rifugi, le coraggiose azioni di salvataggio sono all'ordine del giorno. Perfino il Gruppo dell'Himalaya è stato teatro degli spettacolari quanto utilissimi atterraggi di questo robusto ed efficiente velivolo montanaro. Unico prodotto dell'industria civile aeronautica svizzera, il Pilatus è uno dei pochi aeroplani europei esportati nel mondo intero con sempre crescente consenso. Sembra che anche l'Armata degli Stati Uniti l'abbia già acquistato.

E' bene che ritorni ora al nostro piccolo volo, volendo dire ancora qualche parola sull'atterraggio. Dalla Valle di Isona al campo di Agno si fa molto presto; il tempo di scambiarsi qualche impressione, di chiedere qualche informazione supplementare al pilota e già vedevamo davanti a noi la pista d'atterraggio. Eravamo però ancora ad un'altezza di almeno 600 m: ritenevamo quindi che Jetzer avrebbe effettuato il solito giro di pista attorno all'aeroporto per perdere così gradualmente quota, entrare in finale a volo basso e portarsi con l'ausilio del motore fino all'inizio della pista di atterraggio. Il pilota invece la pensava diversamente: — «supponiamo di avere un guasto al motore e di dover fare un atterraggio di emergenza in un praticello non più lungo degli

ultimi 100 metri del campo di aviazione; se eseguissimo il circuito d'atterraggio in volo planato senza motore, ci abbasseremmo troppo e non arriveremmo più in campo; tentiamo quindi l'atterraggio diretto!».

Detto e fatto: aria calda al carburatore per impedire l'arresto del motore che dovrà girare al minimo, via tutto il gas, fuori i deflettori (freni aerodinamici che permettono la ripidissima discesa del velivolo senza aumentarne la velocità) e in men che non si dica, quasi fossimo scesi con un velocissimo ascensore, siamo a pochi metri sopra il suolo e a circa 200 m. di distanza dal limite del campo. Il pilota ammorbidisce l'angolo di discesa, mette l'apparecchio in posizione orizzontale parallela al terreno, mentre la velocità diminuisce sempre più, cabra delicatamente e progressivamente fin quando l'apparecchio non può più sostenersi e posa le ruote sul fondo solido ed erboso. Siamo a circa 60 metri dal limite del campo, ancora qualche decina di metri di rollaggio — vediamo con qualche apprensione avvicinarsi la scarpata che separa il fondo della pista dalla strada cantonale, ma i freni sono ottimi — e tutto termina come volevasi dimostrare, cioè: **capacità di atterraggio entro limiti ristrettissimi.**

Veramente un velivolo sicuro, robusto, maneggevole, sgobbone, comodo e panoramico, non difficile da pilotare. Una vera manna per gli aero-clubs sportivi, le associazioni di salvataggio, le imprese di trasporto, le case cinematografiche, e via dicendo.

Inconvenienti? Benchè valga ampiamente il suo prezzo, costa parecchio: dai 150 000 ai 200 000 franchi a seconda dell'istruimentazione radio-elettrica e dell'equipaggiamento richiesti. Un peccato di gola che un pilota sportivo privato potrà ben difficilmente appagare!

* * *

Ecco dunque quali sono state le mie impressioni sul Pilatus-Porter. Accolga per quel che valgono queste due parole alla buona, senza pretese di carattere tecnico e di stile.

Gradisca i miei migliori saluti

Pietro Fischer