

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 58 (1986)
Heft: 6

Artikel: L'elicottero : la terza dimensione del combattimento terrestre
Autor: Bertsch, Roland / Loës, Gérard de / Csoboth, Istvan
Kapitel: L'elicottero da combattimento nel quadro della politica d'armamento
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246809>

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: 13.01.2026

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

L'elicottero da combattimento nel quadro della politica d'armamento

Cdt di CA a d Arthur Moll

Dopo la guerra in Algeria e nel Vietnam, ogni Stato che può permetterselo sta lavorando o si interessa a questo mezzo di combattimento. Numerosi eserciti sono già equipaggiati con apparecchi della prima e della seconda generazione e lo sviluppo prosegue veloce verso la creazione di un vero e proprio aeromobile da combattimento dotato di grande mobilità, potenza di fuoco e possibilità di auto-difesa. La potenza di combattimento dell'elicottero, nel senso più ampio, significa complessità dell'apparecchio, ciò che sta in rapporto diretto con i costi per lo sviluppo, per l'acquisto, per l'esercizio e per la manutenzione. Se fino agli anni Settanta e Ottanta era ancora possibile realizzare soluzioni relativamente a prezzo modesto con elicotteri leggeri armati, lo sviluppo per gli anni Novanta ed oltre mostra chiaramente la tendenza verso un elicottero specializzato per i suoi compiti diversi e caro. I carichi di decollo salgono a 5 tonnellate e più ed il prezzo del sistema si avvicina ormai maggiormente ai 20 che non ai 10 milioni di franchi. Le velocità d'impiego da 250 fino a 350 km/h e il complesso d'armi con ordigni teleguidati, bombe, razzi ed armi da fuoco di calibri compresi tra mezzo pollice e 30 mm, permettono all'elicottero di combattere sia obiettivi terrestri, come pure obiettivi aerei della sua categoria. I mezzi di protezione passivi ed attivi — blindaggio, contenimento delle emissioni, detettori, congegni d'inganno e di disturbo — permettono all'elicottero la sopravvivenza nello spazio in vicinanza del fronte.

Ma non ci sarebbe una soluzione meno costosa? Ciò non è molto probabile, se si considera l'andamento dello sviluppo (Apache AH-64, MI-24, PAH-2, ecc.). Dove apparecchi da combattimento di questa classe di efficienza vengono impiegati come cacciatori di elicotteri, l'apparecchio leggero e poco protetto non ha praticamente più probabilità di sopravvivenza. Per esso non c'è nemmeno la possibilità di ripiegare in zone meno pericolose; infatti, deve soprattutto intervenire nei punti cruciali, là dove l'attaccante impegna tutti i suoi mezzi per sfondare, mezzi che quindi egli protegge con aerei da caccia e DCA. Un duello tra l'elicottero pesante e quello leggero non ha ancora avuto luogo su nessun campo di battaglia. Dobbiamo dunque riferirci a considerazioni puramente teoriche, che ci riportano alla analoga disputa sul peso dei carri armati da combattimento i quali, sulla base dell'esperienza di guerra, sono di regola diventati sempre più pesanti. A che punto si trova la Svizzera in questo contesto? Indubbiamente, anche per noi valgono i vantaggi e gli svantaggi di natura tattica, tecnica e finanziaria, esattamente come per i nostri vicini e per i possibili nemici. Il rendimento operativo, così come l'ambiente tattico (terreno, copertura, condizioni atmosferiche) del nostro Paese, fanno di questo tipo d'elicottero un mezzo molto idoneo per il com-

battimento. Gli studi condotti finora sull'entità della flotta danno un numero minimo ragionevole da 40 a 50 elicotteri, che dovrebbero essere procurati in blocco, oppure gradatamente, possibilmente con minimi cambiamenti tra le singole serie per quanto riguarda l'equipaggiamento, l'esercizio e la manutenzione. Con questo numero minimo di apparecchi — il doppio ed oltre sarebbe desiderabile —, in caso di sfondamento di carri armati si potrebbe ottenere un effetto di arresto in uno o due punti cruciali, per il tempo necessario a permettere di richiedere la breccia con mezzi di combattimento terrestri. La disponibilità di un rapido ed efficiente «corpo pompieri» sarebbe senza dubbi rassicurante per il comandante di corpo d'armata, indipendentemente dal livello gerarchico dove esso venisse poi impiegato.

Al momento in cui, terminato l'acquisto dei Leopard II, ci saranno nuovamente mezzi finanziari a sufficienza, sarà possibile scegliere tra diversi modelli sviluppati all'estero. Si potrà scegliere tra il britannico Lynx, il franco-tedesco PAH 2 e il più leggero — e quindi probabilmente meno caro — italiano A-129 Mangusta. All'americano AH-64 Apache si potrebbe pensare solo se questo, grazie alla costruzione in grande serie, potesse scendere al livello di costo dei tipi europei, attualmente assai più basso. Qualunque sia il sistema che potrà essere scelto, si tratterebbe di una operazione di miliardi di franchi per gli apparecchi e l'equipaggiamento in armi e per i costi d'esercizio e di manutenzione. Un investimento paragonabile a quello per gli attuali aerei da combattimento.

Ma questo nuovo mezzo di combattimento, oltre ad essere un completamento desiderabile dell'esistente gamma di mezzi, costituisce una necessità assoluta? Quando sarà il momento, per rispondere bisognerà valutare la difesa anticarro svizzera nel suo insieme, partendo dal terreno che, in molti luoghi, limita il numero dei carri armati d'attacco e canalizza la loro forza d'urto. Numerosi rafforzamenti del terreno, distruzioni e mine rallentano o arrestano l'avanzata, assottigliano la punta d'attacco. A ciò va aggiunta la difesa anticarro delle truppe impiegate in tutta la profondità dello schieramento della difesa combinata:

- granate per fucile, lanciarazzi anticarro e mine a livello di compagnia. Nei prossimi anni il lanciarazzi anticarro sarà sostituito, rispettivamente adeguato alla minaccia, indipendentemente all'introduzione o meno degli elicotteri anticarro;
- Dragon a livello di battaglione e compagnia;
- il Piranha/TOW è previsto per il livello reggimento e battaglione;
- prima ancora, i carri armati del battaglione C a livello di reggimento;
- il battaglione di carri armati a livello di divisione, appoggiato dal fuoco dell'artiglieria;



Apparecchio di mira APX M 397 per ordigno teleguidato anticarro Milan (Lynx).

- la divisione meccanizzata a livello di corpo d'armata, con carri armati e artiglieria;
- e, in fine, le squadriglie Hunter dell'aviazione, con cannoni, razzi anticarro a carica concava, bombe a dispersione e ordigni guidati Maverik, a livello di corpo d'armata e di esercito.

Si tratta senza dubbio di un imponente schieramento, specialmente se si pensa che la massa di questi mezzi si concentra nel terreno che si addice ai carri armati e non viene distribuita uniformemente su tutta la Svizzera. Il problema principale è quello della collaborazione operativa e tattica di tutti questi mezzi, al posto giusto e al momento giusto. Creare delle buone premesse con l'istruzione dei capi a tutti i livelli e con lo sfruttamento dei mezzi ausiliari della condotta di combattimento, dell'esplorazione e delle trasmissioni, potrebbe risultare più efficace dell'inserimento di un ulteriore mezzo di combattimento nel complesso e variato dispositivo anticarro già esistente.

Con l'aiuto dell'esplorazione, nonché del fuoco d'artiglieria e dell'aviazione, i nostri sforzi devono impedire che reparti di elicotteri nemici possano insediarsi in massa in vicinanza del fronte. Ciò può riuscire se l'attività aerea nemica nell'ambito tattico non prende il sopravvento, vale a dire se essa viene ostacolata convenientemente per mezzo della copertura aerea dei nostri caccia e della nostra difesa contraerea. Elicotteri da combattimento nostri, impiegati come esploratori e come caccia-elicotteri, possono contribuire ad un ulteriore alleggerimento. L'impiego di propri elicotteri anticarro in punti cruciali richiede la protezione di caccia-elicotteri; questi possono essere tenuti pronti per tale compito già all'inizio, oppure distaccati per simili impieghi solo all'apparire di elicotteri nemici.

Le diverse funzioni che bisognerebbe affidare ad un nostro elicottero da combattimento in impiego — esplorazione, appoggio di fuoco, difesa anticarro e caccia agli elicotteri — richiedono per gli anni Novanta un apparecchio analogamente efficiente e complesso come quelli che attualmente sono in fase di introduzione o di sviluppo negli eserciti stranieri.

La spesa per l'esercizio e la manutenzione in tempo di pace di simili reparti corrisponderebbe grosso modo a quella per gli attuali aerei da combattimento. Ciò significa una istruzione per pilota/tiratore della durata da un anno e mezzo fino a due anni e susseguente allenamento regolare per lo meno dell'ordine di grandezza come si domanda oggi ai nostri piloti di milizia. Inoltre, ciò vuol dire anche la creazione di un gruppo supplementare di piloti di professione e di una infrastruttura curata da professionisti. L'istruzione, specialmente quella di tiro con ordigni teleguidati e quella al volo a bassa quota, domanderà l'uso di simulatori

in ampia misura. Non si potrà tuttavia evitare un intenso allenamento di volo, anche per dare agli equipaggi la conoscenza del terreno dei probabili settori d'impiego, conoscenza che potrebbe conferir loro vantaggi non indifferenti nei confronti dell'avversario e compensare in tal modo, in parte almeno, la sua superiorità numerica.

L'impegno per l'istruzione e per il costante allenamento degli equipaggi provocherà un costo multiplo rispetto a quello per un mezzo di combattimento terrestre. A ciò va aggiunto che l'impiego e l'allenamento in tempo di pace in vicinanza del suolo non sono senza rischio. Si pensi al pericolo di collisione con gli innumerevoli cavi e condotte. L'esperienza mostra che il tasso di incidenti e di danni dell'elicottero è relativamente alto e di questo bisognerà tener conto già per stabilire il numero di apparecchi da acquistare.

(Versione abbreviata della conferenza tenuta in occasione dell'assemblea dei delegati della SSU a Weinfelden il 22.6.1985).