

**Zeitschrift:** Rivista militare della Svizzera italiana  
**Herausgeber:** Lugano : Amministrazione RMSI  
**Band:** 80 (2008)  
**Heft:** 1

**Rubrik:** Novità nell'armamento

### **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:** 02.05.2026

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

ING. FAUSTO DE MARCHI

## EUROPA

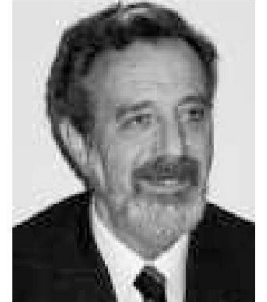
### Ritardi nel programma del cargo A400M



In questi mesi i cieli sull'industria aerospaziale europea sono sicuramente nuvolosi, anzi si è già abbattuto un temporale che ha causato gravi danni alla sua immagine e pesanti perdite finanziarie. Nell'occhio del ciclone è finito nuovamente il gruppo industriale EADS (European Aeronautic Defence and Space company) con le sue due importanti divisioni (filiali) "Airbus" e "Aerei militari da trasporto". Tutti ricorderanno i ritardi di consegna dell'aereo passeggeri più grande al mondo, l'A 380 della "Airbus": ritardi che di oltre un anno e mezzo e che, tra costi di fabbricazione aggiuntivi e penali da pagare alle compagnie aeree, hanno causato una spesa supplementare non prevista di €4.8 miliardi. Di più: è di queste settimane la notizia (per ora tuttavia non ancora confermata ufficialmente) che il prossimo fiore all'occhiello di Airbus nel settore dell'aviazione civile, il bimotore a lungo raggio d'azione A 350, non entrerà probabilmente in servizio come previsto nel 2010, ma 2 - 3 anni più tardi.

Un'altra brutta notizia arriva dalla filiale "Aerei militari da trasporto". Il programma dell'aereo da trasporto A400M, subirà pure un ritardo nelle consegne che si aggirerà tra i 6 e i 12 mesi. La notizia è ufficiale ed è stata diramata dalla EADS il 17 ottobre 2007. Si sono già stimati i costi supplementari causati dal ritardo: si aggireranno sui € 1,37 miliardi. Originariamente il volo inaugurale dell'A400M era previsto a gennaio 2008 e la prima consegna a metà 2009: scadenze che non saranno rispettate. Il 3 gennaio il settimanale tedesco "Wirtschaftswoche" pubblicava un articolo asserendo che il programma A400M avrebbe

subito ulteriori ritardi, facendo perdere al titolo EADS in borsa il 4%. Pronta la reazione del consorzio che dalla bocca del suo Presidente esecutivo Louis Gallois smentiva l'articolo e assicurava che il primo volo dell'A400M avverrà l'estate prossima: dopo gli annunci d'ottobre non vi era nulla di nuovo da aggiungere. Secondo le ultime informazioni pare che il primo volo avverrà entro maggio-giugno di quest'anno e la prima consegna nella primavera del 2010. Il primo A400M sarà consegnato alla Turchia, e non alla Francia come molti s'attendevano.



Ing.  
Fausto de Marchi

Le difficoltà maggiori nello sviluppo di questo cargo si sono riscontrate nella messa a punto della turboelica a 8 pale, denominata TP400. L'A400M sarà spinto da 4 di queste turboeliche. Per la verità non sono sorte grosse difficoltà nello sviluppo del motore, ma soltanto dei ritardi nella messa a punto per mancanza di tempo. La turboelica in questione è stata sviluppata appositamente per il nuovo cargo dal consorzio Europrop International, formato da 4 aziende europee del settore, e cioè: la MTU (Germania), Rolls-Royce (Regno Unito), Snecma (Francia) e ITP (Spagna). A suo tempo alcuni ingegneri francesi e tedeschi resero attenta la direzione del progetto sui rischi tecnologici e sui tempi troppo brevi per la sua messa a punto della TP400: una turboelica modernissima con una gestione dei regimi interamente computerizzata. Proposero d'utilizzare un motore simile della Pratt & Whitney canadese, già sviluppato, testato ed operativo. Inutilmente: la loro proposta non fu presa in considerazione dai politici che ritennero essenziale dotare l'A400M con motori sviluppati e fabbricati esclusivamente in Europa.

Ora un primo prototipo della turboelica si trova in Spagna, negli stabilimenti dell'EADS di Siviglia. È stata montata sotto un'ala di un vecchio aereo da trasporto C-130 "Hercules" e sarà testata in volo nei prossimi mesi. Le strutture del "Hercules" sono state rinforzate per poter sopportare la spinta generata dalla turboelica, che eroga in volo una potenza di ben 11'000 cavalli.

Per quanto riguarda i costi supplementari va fatto notare che essi sono stati generati in parte anche dal cambio euro-dollaro che ha subito negli ultimi mesi, come noto, grosse variazioni. Contratti che furono stipulati anni fa basandosi su un cambio \$ 1.35 per 1 € oggi bisogna onorarli con un cambio di \$ 1.45 per 1 €. In linea di massima i costi supplementari del programma devono essere sopportati interamente da EADS, ma il suo Presidente Louis Gallois ha già ventilato l'eventualità di rivolgersi ai governi dei 7 paesi fir-

matari del progetto (Francia, Regno Unito, Germania, Spagna, Turchia, Belgio e Lussemburgo) per ottenere crediti supplementari e ovviare alle perdite aziendali.

L'A400M è stato ordinato finora da 9 paesi per un totale di 192 esemplari: 180 copriranno il fabbisogno delle 7 nazioni sopra indicate, 8 esemplari sono destinati all'Africa del Sud e 4 alla Malesia.

Fonte: EADS, *Aviation Week & Space Technology*, novembre 2007 - gennaio 2008

## GRAN BRETAGNA

### Nuova versione del Pinzgauer

La famiglia dei veicoli militari da trasporto Pinzgauer s'ingrandisce. Ciò che fu annunciato nel settembre 2007 dal gruppo industriale BAE Systems AH Inc. in occasione della mostra londinese di materiale e sistemi per la difesa DSEL, sta prendendo forma. Parliamo di una seconda versione del veicolo da trasporto Pinzgauer a 6 ruote motrici, denominato quindi Pinzgauer II 6x6.

Per la precisione, il design di questa nuova versione è avvenuto presso la ditta statunitense attiva nel settore della difesa e della sicurezza personale, la Armor Holdings che ha sede a Jacksonville in Florida. Ma essa è stata acquistata il 31 luglio 2007 dalla BAE e rinominata BAE Systems AH Inc: contemporaneamente fu ristrutturata ed integrata nel gruppo industriale per l'armamento terrestre, la BAE Systems Land and Armaments.

Rispetto alle versioni precedenti il nuovo Pinzgauer II 6x6



presenta molti cambiamenti rilevanti. Anzitutto sono accresciute le dimensioni sia in altezza sia in lunghezza, il carico utile è aumentato di 3.8 tonnellate, ciò che permette di trasportare 2 pallets standard NATO oppure 14 militi. La cabina ha subito modifiche importanti: una nuova e più ergonomica disposizione degli strumenti e soprattutto una protezione più efficace del personale alle schegge di mine o d'ordigni rudimentali. Pure la motorizzazione ha subito un potenziamento. Il Pinzgauer II 6x6 dispone ora di un motore a 6 cilindri che sviluppa una potenza di 145 kW e che soddisfa le norme europee d'inquinamento "Euro 4". La sua velocità massima si aggira sugli 80 km/h, l'autonomia sui 1'000 km.

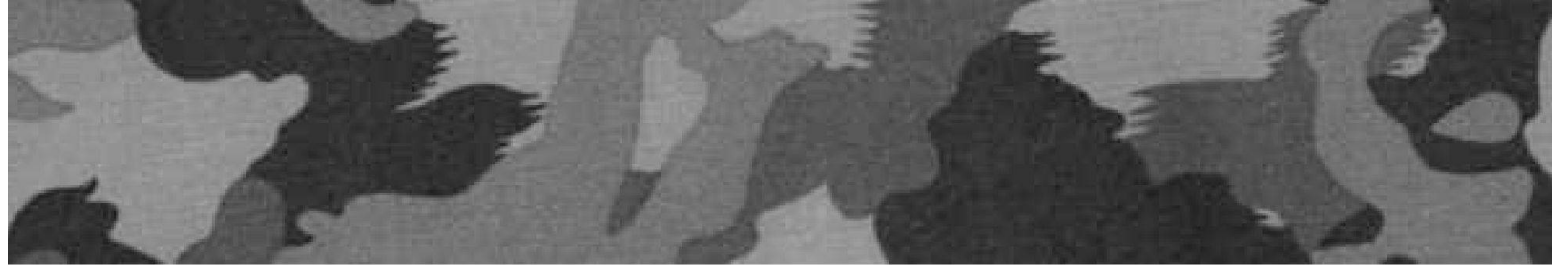
Il Pinzgauer II 6x6 sarà prodotto in serie già da quest'anno e la BAE Systems AH Inc spera d'ottenere ordinazioni da potenziali clienti europei ed asiatici.

Ricordiamo che oggi i Pinzgauer 4x4 o 6x6 sono operativi negli eserciti di 29 paesi.

Fonte: *Armada International*, dicembre 2007

## IN BREVE

- A fine d'agosto 2007 la **Svizzera ha firmato un contratto con la Finlandia per la vendita dei rimanenti 18 jet d'addestramento Hawk Mk 66**. Con questa vendita è terminata la presenza sul suolo elvetico degli addestratori Hawk. Il contratto prevede non soltanto la vendita degli aerei ma anche dei pezzi di ricambio e attrezzature logistiche. La vendita diverrà effettiva quando anche la Gran Bretagna, gli USA e il nostro Segretario di Stato per l'economia SECO avranno ratificato il contratto. La consegna durerà circa 12 mesi ed avverrà in parte via mare e in parte via terra. (*Armasuisse*)
- Per la **prima volta in Europa una batteria (olandese) di Patriot PAC-3 ha intercettato e distrutto un missile balistico tattico** di corta gittata. È successo il 19 ottobre 2007 sull'isola di Creta e più precisamente al largo del Poligono di tiro della NATO "NAMFI" (Nato Missile Firing Installation). Il tiro è avvenuto nell'ambito di un'esercitazione congiunta olandese-tedesca. Il missile balistico (acquistato dalla Russia), del tipo SS-21 SCARAB, con 120 km di gittata, è stato lanciato da un'isoletta nel mare Egeo a nord-est di Creta, ha rag-



giunto un'altezza massima di circa 80 km ed è stato intercettato dal PATRIOT al largo di Creta. (*Aviation Week & Space Technology*)

- La **Svezia** ha deciso di **sostituire 31 dei suoi JAS-39 "Gripen"** (ora nelle versioni A / B) **con una nuova versione, ancora da sviluppare**. Per la precisione si tratta di due versioni, C (monoposto) e D (biposto). Per finanziare i costi di sviluppo il governo svedese ha già stanziato la somma di 3.9 miliardi di corone svedesi, pari a circa CHF 700 milioni. Questa nuova versione, rispetto all'attuale, presenterà una struttura più resistente, un motore più potente, nuovi carrelli d'atterraggio, serbatoi di carburante più capienti (e quindi una maggiore autonomia), un radar di bordo più moderno (del tipo active phase-array) e un maggiore numero d'armi imbarcate. La consegna dovrebbe iniziare nel 2010 per terminare nel 2012: un primo dimostratore potrebbe volare già nel 2008. (*Jane's International, MA*)
- La **Norvegia sta valutando** (ormai da lungo tempo) **un nuovo aereo da combattimento**: essa si trova in una situazione paragonabile a quella Svizzera. Vuole sostituire la flotta dei "vecchi" F-16 A/B con un velivolo più moderno: da noi è il caso per gli F-5 "Tiger". Quattro sono i candidati valutati dal Ministero della Difesa norvegese l'ora attuale: l'europeo Eurofighter "Typhoon", gli americani Lockheed Martin F-35 "Joint Strike Fighter" e Boeing F/A-18 E/F "Super Hornet" e lo svedese JAS-39 "Gripen N". I 4 gruppi industriali dovranno inoltrare alla Norvegia le loro offerte con i piani di produzione e di compensazioni industriali entro il prossimo mese di maggio. L'obiettivo è d'acquistare 48 nuovi aerei. La procedura di scelta prevede la riduzione da 4 a 2 candidati (il favorito e un secondo "candidato di ripiego") entro il 2009. La Svezia offrirà alla Norvegia l'acquisto della nuova versione del "Gripen" (vedi sopra). Intricata e poco chiara appare la situazione per il F-35 "Joint Strike Fighter". Si ricorderà che la Norvegia fa parte ancora oggi del gruppo di 8 paesi

(oltre agli USA) che si sono impegnati a finanziare lo sviluppo del velivolo e ha firmato un contratto di partenariato con la Lockheed Martin (vedi RMSI No 3, agosto 2006), ma manifestò presto la sua insoddisfazione perché riteneva la quota di partecipazione della propria industria insufficiente e minacciò d'abbandonare il programma di sviluppo. (*Aviation Week & Space Technology*)

- Il **2007 è stato per le Forze aeree svizzere** un anno particolarmente **impegnativo**, ma anche ricco di soddisfazioni, per quanto riguarda programmi di **tiri e prove con diversi armi**.

L'**aviazione** ha trasferito un suo **F/A-18 (J-5001) al Poligono di tiro di Cina Lake in California** e tra luglio e ottobre ha tirato contro diversi bersagli complessivamente 14 missili aria-aria: 6 missili a guida infrarossa del nuovo tipo AIM-9X "Sidewinder" e 8 missili a guida radar AIM-120B "AMRAAM". Tutto si è svolto nei migliori dei modi e i tiri hanno dimostrato la buona affidabilità del materiale, in particolare armi e F/A-18. Pure ottima si è rilevata la preparazione del team svizzero dislocato a Cina Lake.

La **contraerea svizzera** ha partecipato tra il 24 e il 26 settembre all'**esercizio tattico "Open Spirit 2007" sull'isola di Creta** (Poligono "NAMFI" della NATO). All'esercizio vi ha preso parte, oltre alla Svizzera con batterie RAPIER, anche la Germania con batterie PATRIOT: si è trattato quindi di un esercizio congiunto dei due paesi. Il contingente svizzero (un "misto" tra civili e militari) era composto da militi della Br DCA 33, Armasuisse e RUAG Aerospace. Le batterie RAPIER furono impiegate in 8 occasioni contro altrettanti bersagli (Drone) del tipo Do-DT-25 di fabbricazione tedesca (EADS Germania). Tutti i tiri furono coronati da successo e i bersagli abbattuti. Il Consigliere federale Samuel Schmid e il Br Matthias Weibel (comandante della brigata DCA 33) hanno reso visita al contingente elvetico ed assistito ad un'esercitazione, riportandone un'ottima impressione. (*DDPS / RUAG Aerospace*)