

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 81 (2009)
Heft: 2-3

Artikel: La forza aerea svizzera : Dal de Havilland DH. 100 Vampire al nuovo Jet per la copertura aerea, l'attacco al suolo e la ricognizione aerea : intervista al colonnello Tiziano Ponti, capo della base aerea di Locarno
Autor: Ponit, Tiziano / Mini, Jeanpierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287234>

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: 11.01.2026

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

La forza aerea svizzera

Dal de Havilland DH. 100 Vampire al nuovo Jet per la copertura aerea, l'attacco al suolo e la ricognizione aerea

Intervista al Colonnello Tiziano Ponti, capo della base aerea di Locarno



I ten Jeanpierre Mini

I ten JEANPIERRE MINI

Introduzione

Signor Colonnello, con questa intervista mi propongo di offrire ai lettori della rivista del CUDL degli spunti di riflessione in merito all'importanza dell'aviazione militare e della conseguente assoluta necessità di mantenere questo deterrente aggiornato e in grado di poter rispondere alle necessità di difesa del territorio nazionale e del suo spazio aereo. Sarebbe tragico per la Svizzera farsi trovare impreparata di fronte ad una minaccia sottovalutata perché ritenuta poco probabile. La storia in questo senso insegna ed i suoi insegnamenti, soprattutto in un momento di crisi internazionale profonda come quella che purtroppo stiamo vivendo, non andrebbero dimenticati.

Mi permetto quindi porgerle alcune domande di carattere generale sull'aviazione militare e alcune più specifiche in merito allo stato attuale della prontezza dell'aviazione militare svizzera a rispondere con efficacia ai compiti cui è chiamata.

Quali sono attualmente i compiti principali che la forza aerea è chiamata ad assolvere?

Si possono distinguere tre compiti.

- la tutela della sovranità dello spazio aereo che si distingue in:
 - polizia dello spazio aereo in tempo di pace
 - difesa aerea in caso di conflitto
- il trasporto aereo
- la raccolta di informazioni tramite sensori radar e sensori passivi

Mi può specificare meglio che cosa si intende per "polizia dello spazio aereo" in tempo di pace?

La Svizzera, per la sua posizione al centro dell'Europa, è un crocevia per il traffico aereo civile. Per questo è indispensabile, come lo abbiamo sulla strada, avere per lo spazio



aereo un sistema di controllo che non si basi solo su segnali radar, ma che permetta anche un intervento diretto. A tale scopo disponiamo di Jet militari che in caso di necessità possono intercettare dei velivoli. È un compito svolto giornalmente. Ogni anno vengono effettuati circa 500 voli di polizia aerea. In queste missioni sono identificati soprattutto i velivoli "di stato" stranieri (un esempio di velivolo di stato è l'"Air Force One" del presidente degli Stati Uniti), che hanno ricevuto un permesso speciale per attraversare il nostro spazio aereo. Si tratta di verificare se il tipo di aereo e la configurazione corrisponde a quanto dichiarato nel permesso diplomatico.

Di quali mezzi disponiamo attualmente per far fronte questi due compiti?

Attualmente disponiamo di:

- 33 FA 18 Hornet
- 54 F5 Tiger
- 27 elicotteri del tipo Super Puma e Cougar
- 35 elicotteri del tipo Alouette III che saranno prossimamente sostituiti con
- 20 elicotteri del tipo EC 635
- 14 PC6 Porter (utilizzati in particolare per i paracadutisti)
- 24 Unità di fuoco DCA 35 mm
- 40 Unità di fuoco RAPIER
- 96 Unità di fuoco STINGER
- 20 Pattuglie di esploratori paracadutisti
- 4 Sistemi di drone ADS-95

Inoltre per l'istruzione disponiamo di:

- 18 PC 7 ammodernati con Glass Cockpit. Prossimamente, per far fronte alla necessità di formare nuovi piloti altri 10 PC 7 saranno forniti di Glass Cockpit. I rimanenti 10 PC 7 saranno invece venduti.
- 11 PC 9 utilizzati per traino bersagli e allenamento della guerra elettronica
- 6 PC 21 per l'istruzione dei piloti

Per trasporti a favore della Confederazione e servizi particolari abbiamo altri 6 velivoli

- 1 Dassault Falcon 50
- 1 Cessna 560 XL Citation Excel
- 1 Beech 1900d
- 1 Super King Air
- 1 De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter (per rilievi a favore di SWISSTOPO)
- 1 Pilatus PC-12 (più che altro usato dal gruppo materiale e equipaggiamento per telemetrie).

Con questi mezzi possiamo garantire i compiti previsti?

Con gli FA 18 possiamo garantire la copertura dello spazio aereo (compiti di polizia e difesa). L'FA 18 è un aereo del

tipo "look down-shoot down". È predisposto per il combattimento aria-aria e il pilota, grazie alla sofisticata elettronica a bordo, è in grado di colpire più bersagli contemporaneamente.

I nostri FA 18 non sono tuttavia completamente predisposti per l'attacco al suolo.

L'F5 Tiger non può essere utilizzato per il combattimento al suolo e ormai la sua tecnologia è paragonabile a quella di un computer degli anni 70 rispetto a quelli attuali. Non può essere impiegato in caso di mancanza di visibilità e di notte. Un suo ammodernamento è impensabile. Gli F5 Tiger sono giunti alla fine della loro vita operativa e un loro successore è necessario.

Gli elicotteri del tipo Super Puma garantiscono i trasporti della truppa e interventi per le autorità civili in casi particolari quali, ad esempio, la lotta contro gli incendi.

Lei afferma che i Tiger F5 dovranno essere sostituiti. Quali aerei sono stati esaminati come possibili successori e quanti nuovi Jet sarebbe necessario acquistare?

Sul mercato si trovano degli FA 18 d'occasione. Il loro acquisto è stato tuttavia scartato perché non sono in buono stato.

Sono invece stati testati:

- il Saab Gripen svedese
- l' Eurofighter Typhoon del consorzio costituito da quattro partner, Germania, Italia, Regno Unito e Spagna
- il Dassault Aviation Rafale francese

Questi tre aerei consentono l'intercettazione di obiettivi al suolo. In più permettono di svolgere azioni di ricognizione che attualmente sono una lacuna nel nostro esercito dopo la messa fuori servizio dei Mirage RS.

È previsto l'acquisto di 22 aerei.

I test di questi 3 aerei hanno già portato a qualche decisione di acquisto?

Nulla è ancora stato deciso. Si tratta di tre ottimi aerei. Sono tutti modelli che adottano una configurazione aerodinamica, *ala a delta e alette canard* a calettamento regolabile. Questa configurazione esalta l'instabilità longitudinale a velocità subsonica e, grazie ad un sistema di controllo digitale *fly-by-wire* della stabilità, garantisce elevata maneggevolezza nel combattimento manovrato su corte distanze.

La decisione in merito all'acquisto si baserà anche sull'aspetto finanziario. In gioco vi è tuttavia anche la possibilità di utilizzare dei poligoni di tiro e lo spazio aereo della nazione che fornirà il nuovo aereo da combattimento.

È infatti impossibile formare completamente i piloti nello



spazio aereo Svizzero che in gran parte è a disposizione dell'aviazione di linea. Già ora esistono delle aree di allenamento nel Giura che si trovano sul confine tra la Svizzera e la Francia e che si estendono sul territorio francese.

Lei ha detto che il nuovo aereo da combattimento dovrà permetter l'attacco al suolo.

Non sarebbe stato meglio acquistare un elicottero da combattimento al posto di un nuovo aereo?

Non è possibile sostituire un aereo con un elicottero; le loro caratteristiche sono troppo diverse.

Pensiamo ad esempio alla velocità. Un elicottero raggiunge delle velocità che non superano di regola i 250 km/h. Bisogna poi far rilevare che il raggio d'azione di un elicottero è limitato, come pure è limitata la portata in chili di carico bellico. L'elicottero è un ottimo mezzo sul campo di battaglia. L'aereo in questo contesto rappresenta invece il "braccio a lunga portata", con grandi capacità di fuoco e di carico bellico.

Colonnello, uno dei vanti di ogni nazione è la pattuglia acrobatica nazionale. La nostra pattuglia si è da sempre distinta come l'unica che vola con aerei da combattimento. Praticamente quasi tutte le altre utilizzano dei "trainer" (a parte due pattuglie che utilizzano F 16 e FA 18, che tuttavia sono aerei speciali, modificati per lo scopo e non più utilizzabili per il combattimento). In precedenza la pattuglia svizzera volava con l' Hunter, un caccia bombardiere, ora vola con l' F5.

Che destino è ipotizzabile per quella che mi piace definire la "nostra bandiera nei cieli"?

È purtroppo impensabile di proporre una pattuglia acrobatica utilizzando gli FA 18 o il nuovo aereo da combattimento e questo soprattutto per una questione di costi. Un'ora di volo di un FA 18 supera di gran lunga quella di un F5. Il nostro compito primario è quello di assicurare lo spazio aereo e non quello di esibirsi negli air-show. Tuttavia rimarrà la pattuglia dei nove Pilatus PC7 (il PC7

team), che potrebbe sostituire degnamente l'attuale pattuglia acrobatica che vola sugli F5. La decisione definitiva in merito ai Tiger F5 della pattuglia acrobatica non è però ancora stata presa. Non è escluso che magari si decida di mantenere in servizio i sette F5 ora utilizzati dalla pattuglia (sei aerei più uno di riserva), anche dopo la radiazione della flotta dei Tiger.

Da indiscrezioni raccolte risulterebbe che, a causa delle continue riduzioni del "budget" a disposizione dell'esercito, solo una decina al massimo degli attuali FA 18 siano operativi. Quelli non operativi, la maggior parte, non solo si trovano in fase di manutenzione ordinaria, ma in alcuni casi sono stati "cannibalizzati" per permettere di mantenere in stato di volo almeno alcuni aerei. Se questa informazione fosse confermata si farebbe ancora più urgente la necessità di ridare "linfa" all'aviazione militare. In caso di conflitto non sarebbe infatti in grado di difendere in modo efficace lo spazio aereo nazionale. Che cosa mi può dire in proposito?

La notizia è in parte vera. Alcuni FA 18 sono stati momentaneamente "cannibalizzati" per permettere l' ammodernamento di un lotto dei restanti. Attualmente la Svizzera dispone degli FA 18 tecnologicamente più evoluti al mondo. Non è tuttavia per una questione di "budget" che parte degli FA 18 non è utilizzabile. La fluttuazione nella disponibilità degli FA 18 è legata a problemi specifici. In modo particolare si sono accavallati dei programmi di ammodernamento dell'aereo con dei problemi tecnici (un esempio: all'estero si sono riscontrati dei piccole cedimenti strutturali su alcuni FA 18 che implicano un controllo anche su tutti i nostri FA 18 i quali, di conseguenza, devono essere bloccati a terra il tempo necessario per la verifica delle componenti incriminate).

Tuttavia in caso di conflitto gli aerei potrebbero in ogni caso volare e quindi essere impiegati.

Un altro problema che nasce da questa tematica è che un elemento che pregiudica la prontezza di tutta la flotta è la disponibilità di pezzi di ricambio. I pezzi di ricambio sono acquistati in modo mirato e limitato alle componenti di cui si conosce già la necessità di avere pezzi da sostituire



perché più soggette a guasti o usura. È impossibile disporre dei ricambi di tutte le parti che compongono l'aereo. Genererebbe costi enormi e insostenibili.

Può però succedere che un difetto inatteso si presenti proprio in una componente per la quale al momento non si dispone di pezzi sostitutivi. È ciò che è successo con l'FA 18. È stato riscontrato un problema strutturale ad un perno dell'alettone posteriore (piccole fessure) in un FA 18 americano. La Svizzera, come altre nazioni che hanno acquistato l'FA 18, non dispone di pezzi di ricambio per questo alettone. Anche alcuni FA 18 svizzeri hanno mostrato lo stesso problema. Questo non vuol dire che l'aereo non possa volare, ma al fine del 100% di sicurezza, in caso di pace si opta per la messa a terra dei velivoli e la sostituzione del pezzo in questione. Per il perno dell'alettone citato la Boeing, fornitrice dell'FA 18, ha addirittura dovuto costruire il pezzo da sostituire. Queste operazioni non si effettuano da un giorno all'altro. Il pezzo di ricambio costruito "ex novo" deve infatti essere testato prima di poterlo utilizzare. Il tutto può durare anche 5/6 mesi.

Cambio argomento. Si è fatto un gran parlare anche dell'acquisto di un cargo per il trasporto della truppa e di materiale. Si era discusso sulla possibile acquisizione di un modello spagnolo, il Casa. Ho avuto modo di vedere da vicino e all'interno questo aeromobile e personalmente non mi è parso un gran che, per cui reputo che non sia un male se non lo si è comperato. Credo che per disporre di un cargo efficiente si debba piuttosto pensare ad un C130 americano o almeno ad un velivolo come il nuovo Alenia Aeritalia/FIAT G.222. C'è ancora l'opzione per l'acquisizione di un simile aereo?

Per le missioni all'estero un aereo da trasporto sarebbe necessario. Al momento siamo operativi in Bosnia e in Cossovo; la distanza relativamente corta ci ha permesso di trasferire in volo sul posto i due elicotteri Super Puma ivi impiegati. Se fossimo chiamati a prestare la nostra collaborazione in azione di tutela della pace in luoghi più lontani (cosa che prima o poi potrebbe avverarsi), avremo un problema. Se non disporremo di un aereo da trasporto gioco forza dovremo noleggiarne uno per l'occasione. Non dobbiamo però dimenticare le necessità di approvvigionamento della truppa stazionata all'estero; pezzi di ricambio, materiale, la posta per la truppa, Ora vengono usati i 4 aerei da trasporto della Confederazione che però hanno una capacità di carico molto limitata.

La vita operativa di un aereo è data anche dalle cure e dalla manutenzione di cui è oggetto. Le attenzioni prestate agli aerei militari in Svizzera sono sempre state di altissimo livello. Siamo riusciti a far volare, perché ritenuti ancora efficaci per l'impiego previsto, aerei che in altre nazioni erano da anni relegati nei musei. Penso in particolare al "de Havilland DH 100 Vampire", un Jet utilizzato fino a qualche anno fa, in parte costruito in legno; praticamente uno dei primi Jet da guerra operativi.

Anche gli attuali Alouette III hanno oramai raggiunto il limite operativo e siamo forse una delle ultime nazioni a farne uso. Ho addirittura sentito che i pezzi di ricambio per questi elicotteri non vengono più forniti. L'esercito svizzero può garantire la loro manutenzione perché dispone a quanto pare di una scorta di pezzi di ricambio ragguardevole.

I primi tre elicotteri Super Puma acquistati già hanno subito operazioni di restyling (allungamento del piano di coda). A breve tutti i Super Puma saranno equipaggiati con Glass Cockpit per portarli allo standard dei Cougar. A che livello della sua vita operativa è giunto il Super Puma? Entro quanto tempo si può ipotizzare la necessità di una sua sostituzione?

Per quanto riguarda gli Alouette III va ricordato che ai tempi ne erano stati acquistati 70 con tutti i pezzi di ricambio necessari. Ora ne rimangono in servizio 35 per cui non mancano le componenti per la loro manutenzione. Il problema è che l'Alouette III è oramai troppo vetusto e non soddisfa più le esigenze per l'istruzione dei piloti che dovranno poi effettuare la transizione sul Cougar.

In merito al Cougar possiamo sicuramente immaginare un suo impiego almeno ancora per 20 anni. A breve tutti i 15 Super Puma saranno equipaggiati con Glass Cockpit per portarli allo standard dei 12 Cougar acquistati come seconda serie.

Sempre in tema di elicotteri mi sono sempre chiesto se l'acquisto del Super Puma, nell'ottica di un impiego in caso di guerra, sia stato azzeccato. Parlando con un ufficiale pilota francese questi mi diceva che uno dei grossi difetti del Super Puma è la mancanza di "corazzatura" a protezione dell'equipaggio e dei passeggeri. Per il trasporto della



truppa nelle zone operative di combattimento i francesi proteggono il volo dei Super Puma affiancando a questi apparecchi degli elicotteri leggeri armati di razzi. In questo caso si tratta degli Aérospatiale/Westland Gazelle.

La Svizzera non dispone di elicotteri da combattimento. Un tentativo di applicare dei razzi ad un Alouette III fu fatto, ma la conclusione fu negativa a causa dell'instabilità di questo tipo di elicottero.

Di conseguenza temo che il nostro Super Puma sia un buon mezzo in tempo di pace, ma che arrischi di "mostrare il fianco" in caso di effettiva necessità operativa in caso di conflitto.

Perché non si è optato per l'acquisto del Black Hawk americano; un elicottero più performante e corazzato?

Che cosa mi può dire in merito?

Corrisponde al vero il fatto che il Super Puma è l'evoluzione di un modello di elicottero civile che non è stato previsto per l'impiego direttamente al fronte. I nostri elicotteri dispongono di una corazzatura minima che permette di proteggere almeno l'equipaggio dal fuoco leggero di piccolo calibro.

In tutti questi anni di servizio però il Super Puma si è rivelato un elicottero veramente straordinario e in questo senso è da ritenere un acquisto sicuramente azzeccato.

Il Black Hawk è una macchina più sviluppata per quanto concerne la sua resistenza in un impiego al fronte. In fase di valutazione ha però dimostrato di essere meno valido in altri ambiti che per le nostre esigenze di impiego sono di primaria importanza.

Gli Alouette III saranno sostituiti dagli EC 635 (20 pezzi). Per quale impiego sono previsti questi elicotteri? Due sono già in servizio per il servizio VIP in sostituzione del elicottero Dauphin e gli altri 18 a quali compiti saranno riservati?

Saranno riservati all'istruzione e al trasporto leggero. Saranno inoltre a disposizione, come già oggi gli Alouette III, della polizia e delle guardie di confine.

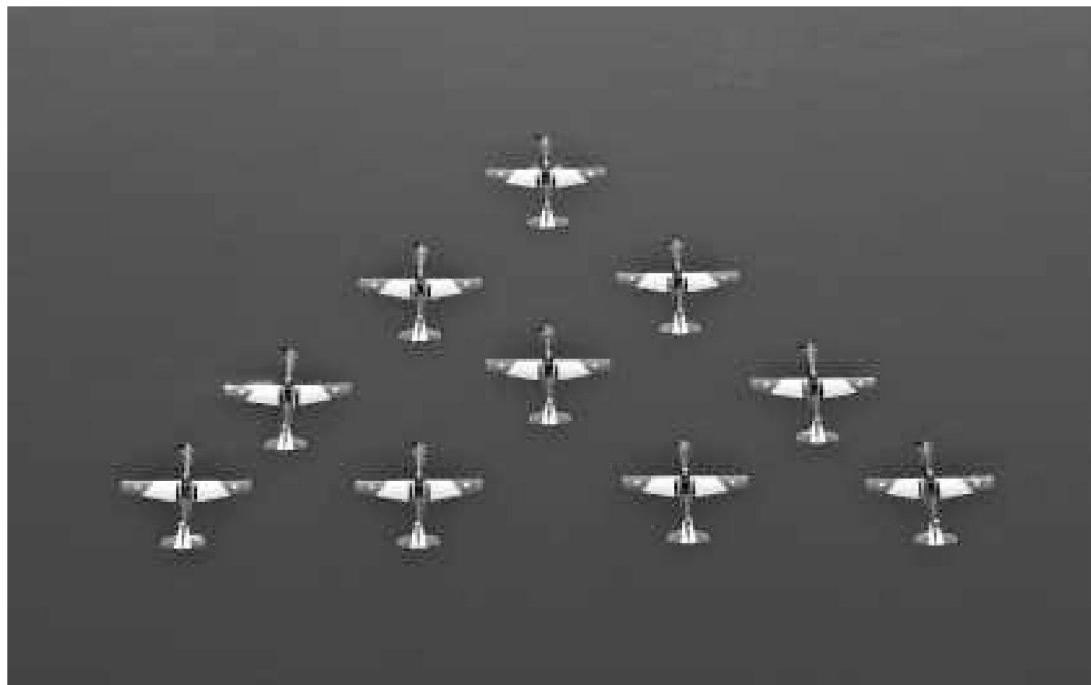
Invece di acquistare un elicottero da trasporto non armato non sarebbe stato meglio acquistarne uno armato (tipo BO 105, anche se questo modello è oramai molto vecchio), con quindi una funzione multiruolo tra cui quella di scorta del più grosso, ma indifeso Super Puma?

Il nostro compito prioritario era quello di sostituire la flotta degli Alouette III e di disporre di un mezzo adeguato per l'istruzione dei nostri piloti che saranno chiamati a volare con i Cougar.

Gli elicotteri di tipo polivalente, da trasporto e nel contemporaneo armati, abbiamo rilevato che alla fine non soddisfano al meglio né una né l'altra delle funzioni previste.

Abbiamo quindi optato per un elicottero leggero da trasporto non armato.

Che cosa ne pensa dell'acquisto di un vero elicottero da combattimento del tipo Mangusta o Apache? Sono convinto che un esercito senza elicotteri da



combattimento in caso di conflitto parta già con un considerevole svantaggio nei confronti del nemico.

Ogni esercito moderno dispone di simili mezzi. Questa esigenza dovrebbe tuttavia essere richiesta dalle forze terrestri che ne beneficierebbero sul campo di battaglia.

Prima di essere radiati i de Havilland Venom, e credo anche i de Havilland DH 100, sono stati utilizzati per l'istruzione dei piloti al fine di prepararli al passaggio dai Pilatus PC7 (in precedenza i Pilatus P3), ai Jet da combattimento (Mirage, Hunter e Tiger).

In seguito sono stati acquistati dei "trainer" inglesi Hawk, che tuttavia sono stati liquidati ben prima della fine della loro vita operativa. Come mai? È stato un acquisto mal fatto? Ho sentito parlare di apparecchi per nulla stabili con pessime caratteristiche di volo.

Mi può confermare questo fatto oppure è un altro il motivo che ha portato alla vendita anzitempo di questi aerei? Dove sono finiti gli Hawk?

L'Hawk è un ottimo aereo. Bisognava però a un certo punto investire per l'aggiornamento dei 20 Hawk. Proprio nella fase in cui si sarebbe dovuto effettuare l'investimento cito si è aperta la possibilità di partecipare a una scuola di volo internazionale in Canada che prometteva molto. Per diverso tempo questo progetto sembrava essere la soluzione per l'istruzione dei nostri piloti. Purtroppo si è poi constatato che questa scuola di volo non rispecchiava assolutamente le esigenze per la formazione dei piloti svizzeri. La scuola in Canada ha disilluso le nostre aspettative. Questo ci ha fatto perdere tempo prezioso (diversi anni) per l'ammodernamento della flotta degli Hawk.

Anche agli Hawk mancavano i Glass Cockpit. Visto la riduzione del numero dei piloti si è optato per una soluzione svizzera; il Pilatus PC21.

Se si fosse reagito subito si sarebbero potuti vendere a un prezzo interessante 10 Hawk e con quanto ricavato finanziare l'aggiornamento dei restanti. Si può sicuramente affermare che è stata un'occasione persa.

Gli Hawk sono poi stati tutti venduti alla Finlandia

Per l'istruzione dei piloti ora si utilizzano i Pilatus PC7. Inoltre disponiamo di sei Pilatus PC 21 di nuova generazione, che possono essere configurati a livello di avionica per poter simulare un Jet (FA 18 o altro).

Da quanto ho sentito mancano solo le prestazioni di un Jet, ma gli strumenti di volo sono del tutto simili.

Non sono un po' pochi questi sei PC 21 se è vero che nei prossimi anni bisognerà formare almeno dodici piloti ogni anno?

Di questi dodici piloti solo sei sono previsti sui Jet, mentre gli altri saranno chiamati al pilotaggio di elicotteri, per cui

la flotta di sei PC 21 soddisfa pienamente le necessità dell'istruzione.

Perché i piloti di elicottero non saranno più formati inizialmente sui PC7? Non è preferibile un addestramento di tipo "polivalente"?

A questo soggetto c'è stata una grande discussione all'interno delle forze aeree. Effettivamente a partire dalle prossime scuole i piloti di elicottero non saranno più formati su PC7. È stata una misura di razionalizzazione dei costi che dal mio punto di vista influirà negativamente sul bagaglio di esperienze dei piloti di elicottero. Ai piloti di elicottero mancherà l'esperienza del volo in pattuglia, dell'acrobazia e una parte di quello che possiamo definire "il dominio della terza dimensione".

La maggior parte degli aeroporti militari è stata radiata. L'aviazione militare in caso di un impiego effettivo dispone ora di poche piste utilizzabili (4 per l'esattezza: Meiringen, Emmen, Sion e Payerne). Non è un grosso rischio questo? All'ipotetico nemico basterà colpire e rendere inutilizzabili le quattro piste rimaste per bloccare al suolo la nostra aviazione?

Quattro aeroporti possono sembrare pochi, ma i costi legati alla loro gestione sono enormi per cui si è dovuto razionalizzare. Non dimentichiamo comunque che abbiamo a disposizione gli aeroporti civili e che diversi tratti di autostrada in caso di crisi possono essere trasformati in piste di atterraggio.

Dobbiamo anche ricordare che in base alla nuova legge federale sui rumori si è dovuto investire moltissimo per interventi di risanamento agli stabili (abitazioni private) costruiti nei pressi degli aeroporti. Per risanare gli edifici privati sono state spese decine di milioni di franchi. Se le ristrettezze finanziarie continueranno non è addirittura da escludere la chiusura di un altro aeroporto militare.

Un'ultima doverosa domanda. Lei è il capo base della base aerea di Locarno che forma i nostri piloti militari. Dall'ultima mia visita, avvenuta alcuni anni fa, noto dei grandi cambiamenti; nuove e moderne costruzioni.

Mi può dire come è cambiata la base e quali cambiamenti sono avvenuti anche al riguardo della formazione dei piloti?

Quale iter seguono i giovani che scelgono la strada per diventare pilota militare (di elicottero o di Jet)?

Negli ultimi 10 anni la base di Locarno ha subito una vera e propria metamorfosi. Sono stati investiti circa 60 milioni di franchi per rinnovare totalmente le strutture. Locarno è la base aerea più piccola, ma sicuramente la più moderna in Svizzera.

La formazione dei piloti prevede:

- i corsi preparatori SPHAIR
- segue la selezione sui simulatori a Locarno
- poi una scuola reclute fino all'ottenimento del grado di ufficiale
- da ultimo una selezione in volo sempre a Magadino
- i circa 12 candidati scelti a questo punto sono assunti e seguiranno per sei semestri la formazione teorica presso la Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften di Winterthur dove conseguiranno il "Bachelor of Aviation".
- dopo aver conseguito questo diploma continueranno l'istruzione sugli EC 635, rispettivamente sui PC 21, seguita poi dalla transizione sugli FA 18 e sui Cougar.

I piloti diventano completamente operativi all'età di circa 25 anni.

Signor Colonnello, termino l'intervista ringraziandola calorosamente per avermi ricevuto alla base di Locarno e per il tempo che mi ha dedicato. Ho avuto il piacere di conversare con un Top Gun "squisitamente ticinese" nel suo modo di essere e di fare.

Grazie Colonnello e il mio migliore augurio per la sua attività di pilota e di comandante della base aerea di Locarno.

La redazione ringrazia sentitamente il I ten Jeanpierre Mini per la raccolta dell'intervista. ■

Colonnello Tiziano Ponti



Sono nato a Locarno nel 1958 e dopo le scuole dell'obbligo ho frequentato il liceo e poi il politecnico di Zurigo dove sono stato diplomato in statica aeronautica e costruzioni leggere.

Nel 1981 ho ottenuto il brevetto di pilota militare sul velivolo Vampire DH-100 con il grado di sergente e sono poi subito stato incorporato come pilota di milizia nella squadriglia 2 sul velivolo Hunter dove sono stato istruito all'attacco al suolo. Uno dei miei primi corsi d'allenamento l'ho svolto proprio ad Ambrì. Nel 1984 ho poi fatto la transizione sul velivolo Tiger F-5 e dopo la scuola ufficiali sono passato alla squadriglia 6 stazionata a Sion. Su questo velivolo ho imparato l'arte del combattimento aereo che ancora oggi rimane per me l'espressione massima del volo e del dominio nelle tre dimensioni. Dopo la scuola ufficiali sono stato impiegato quale pilota per i collaudi tecnici presso quello che una volta era il centro principale per la manutenzione dei velivoli Tiger F-5 e Hunter

a Interlaken. Qui ho avuto la possibilità di approfondire vari aspetti tecnici e di ampliare ulteriormente il mio campo d'azione in volo andando a conoscere i limiti di questi due velivoli. Con la mia squadriglia ho avuto la possibilità di partecipare a diversi campi d'allenamento per il volo supersonico a bassa quota sia in Sardegna che in Inghilterra. Queste esperienze hanno senza dubbio rappresentato il culmine nella mia carriera sul jet. Nel 1988 ho poi avuto la possibilità di assumere la funzione di capo delle officine presso l'aeroporto militare di Lodrino. Da allora, la mia attività si è sempre più spostata sul ramo gestionale e dirigenziale e nel 1993 ho assunto comando dell'aeroporto di Locarno, funzione che ricopro tutt'ora.

Poiché a sud delle Alpi mancavano dei piloti d'elicottero, nel 1992 ho avuto la fortuna di poter transitare sull'Alouette III. Ai miei occhi si è aperto un nuovo mondo sicuramente non meno affascinante di quello conosciuto con il jet (al quale ho dovuto rinunciare nel 1997 per raggiunti limiti d'età). È poi seguita la transizione sul Super Puma con il quale ho potuto partecipare a delle missioni all'estero. Oltre a volare questi due elicotteri, svolgo voli di collaudo sui velivoli PC-6, PC-7 e PC-9.

Quest'anno raggiungerò 5'000 ore di volo e 14'000 atterraggi. Il velivolo con il quale ho accumulato la maggiore esperienza rimane il Tiger F-5 con oltre 1'000 ore di volo. Sono padre di due figlie e con la mia famiglia abito a Quartino, mio paese d'origine. La mia passione oltre al lavoro è quella dello sport, della montagna e della fotografia.