

**Zeitschrift:** Rivista militare della Svizzera italiana  
**Herausgeber:** Lugano : Amministrazione RMSI  
**Band:** 84 (2012)  
**Heft:** 5

**Rubrik:** Equipaggiamento e 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:** 31.01.2026

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

# Equipaggiamento e armamento

ING. FAUSTO DE MARCHI



Ing. Fausto De Marchi

## Francia

### Nuovi ritardi per il cargo A400M



Contrariamente a quanto annunciato alcuni mesi fa dal costruttore, la Airbus Military, il primo aereo da trasporto A400M di serie non sarà consegnato alla Francia entro il 2012 come pianificato da tempo, ma 4 – 5 mesi più tardi, verosimilmente nel secondo trimestre del 2013. La causa di questo nuovo ritardo è da imputare a problemi tecnici verificatisi nel turbo-propulsore TP400, il motore sviluppato dal consorzio europeo EPI (Europrop International). Le verifiche eseguite su uno dei quattro motori dopo un volo di prova hanno evidenziato delle impurità nel circuito idraulico, oltre i limiti di tolleranza, in particolare nella scatola degli ingranaggi di un'elica. Si è reso quindi necessario modificare alcuni elementi del circuito idraulico affinché il difetto fosse corretto. Sono in corso ora verifiche per assicurarsi che i cambiamenti apportati abbiano risolto il problema in modo definitivo. Dopo questa fase dovranno essere modificati tutti i sistemi idraulici dei propulsori già fabbricati. Ciò comporterà sicuramente un ritardo nella certificazione di volo IOC (Initial Operating Clearance) del velivolo.

Il volo inaugurale di questo primo esemplare di serie (il settimo finora prodotto) previsto per la fine di agosto non ha potuto aver luogo. Anche il secondo esemplare non sarà consegnato ai francesi nei tempi prestabiliti, ma con alcuni mesi di ritardo. Il Generale Girier, vice-comandante dello Stato maggiore per la pianificazione presso le Forze aeree francesi, si è detto però fiducioso che con la consegna del terzo A400M il ritardo sarà colmato: esso avverrà nel primo trimestre del 2014.

Gli A400M francesi saranno stazionati alla base aerea di Orléans. La base accoglierà tutto il personale specializzato per garantire l'istruzione dei futuri utilizzatori del cargo. Oggigiorno in questo centro, chiamato MEST (Multinational Entry into Service Team), operano circa 70 persone, nel 2013 si passerà a 160 per poi rag-

giungere l'effettivo massimo di 250 persone nel 2014. L'istruzione impartita a Orléans si ramificherà nei diversi settori: il carico e scarico, la manutenzione tecnica, l'addestramento, l'operatività della flotta.

## Europa

### EADS – BAE Systems, un matrimonio possibile

I tempi in cui i britannici non si sarebbero mai lasciati trascinare in affari economici, o addirittura in fusioni con aziende del continente europeo, sono ormai tramontati per sempre. Complice una congiuntura economica debolissima obbliga i britannici ad abbandonare il loro secolare isolamento. Ne è la prova, se ce ne fosse ancora bisogno, della proposta di fusione avanzata dalla britannica BAE Systems al consorzio europeo per l'aeronautica EADS. Un'unione che, se dovesse essere ratificata dai diversi governi, porterebbe alla nascita di un vero colosso europeo nel settore della difesa.

## BAE SYSTEMS

La BAE Systems ha mezzo secolo d'attività, ma le date importanti sono due. La prima è quella del 1977 quando tre aziende britanniche decisero di fondersi e furono pure nazionalizzate: la BAC (British Aircraft Corporation), la Hawker Siddeley e la Scottish Aviation. L'unione portò alla nascita di un consorzio industriale leader nel settore dell'aviazione militare, la British Aerospace. Da questi stabilimenti uscì ad esempio l'aereo da combattimento Harrier a decollo corto e ad atterraggio verticale (detto STOVL, cioè Short Take-off Vertical Landing), con molte soluzioni innovative e che conobbe un buon successo di mercato. Lo Harrier modificò radicalmente le tattiche d'impiego di quelle Forze aeree che ne erano in possesso: si pensi ad esempio ai decolli e agli atterraggi da piste improvvisate. Anche le portaerei subirono importanti trasformazioni. Si pensi ai ponti di lancio più corti, alla soppressione di catapulte e ai ganci di frenata non più necessari per un velivolo come l'Harrier. La seconda data importante è quella del 1999, quando la British Aerospace ottenne dai politici di Westminster l'autorizzazione a fondersi con la ditta d'elettronica Marconi Electronics Systems: nacque allora l'odierna BAE Systems. Questa seconda fusione fu dettata soprattutto da ragioni di strategia industriale. Qualche anno prima, negli Stati Uniti, vi fu pure una importante fusione di aziende, quella tra Boeing e la McDonald Douglas e la



nascita della Lockheed Martin. Negli USA erano stati quindi creati due poli formidabili per la ricerca e la produzione nel settore dell'aeronautica militare che faceva (e fanno) una forte concorrenza alle aziende britanniche (e non solo a quelle) attive nello stesso settore. La BAE Systems è oggi posizionata al terzo posto nella classifica mondiale delle aziende per la sicurezza e la difesa in fatto di guadagni. Non va dimenticato che BAE Systems ha una filiale importante negli Stati Uniti, la BAE Systems Inc., particolarmente attiva sul mercato statunitense e che è il sesto maggior appaltatore del Pentagono. BAE Systems in Gran Bretagna occupa 93'500 impiegati e ha un fatturato (nel 2011) di oltre \$ 30 miliardi. BAE Systems Inc. nel Nordamerica occupa 43'000 impiegati e ha un fatturato di \$ 14.4 miliardi. Non si pensi tuttavia che BAE Systems abbia soltanto un occhio di riguardo rivolto ai mercati degli USA e del Canada: essa non disdegna affatto la collaborazione e il mercato del continente europeo. Partecipa per esempio con un 33% al programma del caccia europeo Eurofighter "Thyphoon" o con un 37.5% ai programmi missilistici della MBDA.

EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) ha dietro di sé una storia più complicata, poiché fu creata nel luglio del 2000 a seguito di diverse fusioni industriali in diversi paesi. Oggi rappresenta di gran lunga l'azienda aerospaziale e per la difesa più importante in Europa. Le fusioni che hanno portato alla creazione di EADS sono state tre:

- la tedesca DASA, cioè Daimler SA (nata dalla fusione tra Daimler-Benz, MBB, Dornier, MTU Aero Engines e 2 divisioni di AEG),
- la francese Aérospatiale (nata dalla fusione tra Nordaviation e Sudaviation e la ditta Matra specializzata nella missilistica),
- la spagnola CASA, cioè Construcciones Aeronauticas SA (nata dalla fusione di Hispano Aviation e AISA).

EADS ha la sede societaria a Leida nei Paesi Bassi ed è un'azienda di diritto olandese, ma nelle tre nazioni principali, Francia, Germania, Spagna, risiedono le rispettive sedi operative, la EADS-Deutschland a Monaco di Baviera, EADS-France a Parigi e la EADS-CASA a Madrid. Come la BAE Systems anche l'EADS possiede una "piccola" filiale negli Stati Uniti con circa 2'000 impiegati e un fatturato attorno a \$ 1 miliardo.

In Europa EADS conta complessivamente 133'000 impiegati suddivisi in 70 centri di produzione e nel 2011 ha avuto un fatturato di circa € 45 miliardi.

La gamma dei prodotti EADS è stata suddivisa in "divisioni", dei veri centri di competenza e di produzione altamente specializzati nelle proprie tecnologie. Le più conosciute sono: la divisione Airbus e Airbus Military (sviluppa e produce i ben noti aerei commerciali e quelli militari), la divisione Eurocopter (elicotteri militari), Astrium

(satelliti e razzi-vettori), Cassidian (elettronica militare e sistemi di comunicazione).

Il comunicato della fusione tra EADS e BAE Systems del 12 settembre scorso (per la precisione si sta ancora trattando i termini della fusione nei dettagli) non ha colto tutti di sorpresa poiché ha confermato voci di mercato diffuse nei giorni precedenti. Ma l'operazione non ha destato grandi entusiasmi. Le quotazioni in borsa delle due aziende hanno subito perdite consistenti e i politici hanno espresso non poche perplessità. Quanto è dato sapere la nuova società avrebbe un unico board ma le due aziende continuerebbero a essere quotate separatamente in borsa. I governi di Francia, Germania e Gran Bretagna riceverebbero una "golden share" sul capitale del gruppo. Agli azionisti di EADS, inoltre, sarebbe pagato un premio da £ 200 milioni prima del completamento dell'operazione. L'accordo varrebbe circa € 35 miliardi. EADS dovrebbe detenere con il 60% della proprietà la quota maggioritaria, mentre a BAE Systems spetterebbe il rimanente 40%.

Gli ostacoli maggiori saranno certamente di natura politica. Nessun paese vuole rinunciare a posti di lavoro o dislocare centri di competenza affermati da anni. Londra teme che con la fusione le aziende tedesche o francesi possano ottenere troppo potere all'interno della nuova entità, e nessuno vuol perdere d'influenza sul futuro dell'industria aerospaziale e della difesa.

Se il matrimonio andrà in porto, le ricadute sul mercato saranno tuttavia di grande portata. Per la prima volta nella storia un'azienda europea potrà competere ad armi pari (se non superiori) con la concorrenza statunitense. I mercati emergenti (India, Giappone, Corea, America latina) potrebbero rivolgersi sempre più frequentemente al mercato europeo per il loro fabbisogno in mezzi per la difesa. Le industrie aerospaziali statunitensi, e la Boeing in primis, ne sono coscienti e temono quindi questa mega-fusione europea. Tuttavia anche in Europa si alzano qua e là voci preoccupate. Ad esempio in Italia per Finmeccanica, o in Francia per Thales, due gruppi industriali che non facendo parte della nuova entità sarebbero costretti a ricercare strategie aziendali completamente nuove.

*Fonti: Euronews, Reuters, Aviation Week & Space Technology, settembre 2012*

## USA

### Il compleanno del "Chinook"

Per un elicottero pesante da trasporto è un'età invidiabile ed eccezionale. Pochi mesi fa l'elicottero della Boeing CH-47 "Chinook" ha compiuto i 50 anni di vita, ed è tuttora in produzione, quindi ben lungi dalla sua sparizione. Si tratta dell'aeromobile più longevo mai prodotto dal consorzio aeronautico di Seattle. Il primo esemplare entrò in servizio nella US Army il 16 agosto 1962. Da allora furono fabbricati negli stabilimenti della Boeing 1'200 esemplari per una ventina di eserciti. Circa 800 di essi sono tuttora operativi, quale mezzo di trasporto di materiale, truppa, di feriti, per missioni di salvataggio o di guerra. Il "Chinook" fu ed è sempre molto apprezzato sia per la sua affidabilità sia per il grosso carico



interno ed esterno che può trasportare. Sull'arco del mezzo secolo si sono susseguiti diversi programmi di migliorie e potenziamento dell'elicottero: le varie versioni furono denominate con le lettere alfabetiche, partendo ovviamente dalla "A". Oggi si sta producendo, negli stabilimenti a Ridley (Pa) presso Philadelphia, la versione "F", denominata quindi CH-47F.

Il "Chinook" è caratterizzato principalmente da una configurazione a due rotori (anti-coppia) di oltre 18 metri di diametro ciascuno: il primo rotore si trova sopra la cabina di pilotaggio, il secondo nella sezione di coda. Possiede una grande fusoliera di 16 m di lunghezza che termina con portellone cargo di coda. Le due turbine Honeywell (Lycoming) erogano una potenza di 5'000 cv e sono installate nella sezione di coda, in due gondole esterne sotto il rotore posteriore. L'elicottero è dotato di carrello d'atterraggio composto di quattro ruote fisse.

Il carico utile massimo si aggira sulle 12 tonnellate. Ad esempio può trasportare fino a 55 soldati oppure 24 feriti su barelle con tre sanitari. Un motivo di particolare interesse al "Chinook" è rappresentato dalla capacità di trasporto di carichi esterni. L'elicottero è dotato di tre ganci in linea sotto la parte ventrale della fusoliera, utilizzabili in tandem (anteriore e posteriore), oppure soltanto il gancio centrale nel baricentro dell'elicottero, oppure ancora tutti e tre insieme. Tipica velocità di crociera del "Chinook" è di 250 (km/h) e la sua autonomia si aggira sui 2'000 km. L'equipaggio è composto di due piloti e da un addetto al carico. È dotato di tre mitragliatrici calibro 7.62 mm per l'autodifesa, due poste sulle fiancate e una sulla rampa posteriore.



La Boeing ha annunciato che produrrà entro la fine dell'anno 60 "Chinook" nella versione più recente "F" e di aver inoltrato al Dipartimento della Difesa a Washington un'offerta per l'acquisto di altri 155 esemplari del CH-47F, a prezzo fisso, da produrre e consegnare alla truppa entro il 2015.

Fonte: Aviation Week & Space Technology, 20.8.2012

## La Polizia Cantonale cerca agenti di custodia armati

È di prossima pubblicazione sul Foglio Ufficiale  
il concorso per agenti di custodia armati impiegati presso la Polizia Cantonale.

### Lo stipendio e le condizioni saranno:

- durante la formazione teorica e pratica, classe 17.a al minimo (importo indicativo per il 2012 corrispondente a fr. 4'005,40)
- all'ottenimento della nomina, classe 22-24.a (62'479.- / 86'878, compresa 13a mensilità)

### Requisiti generali:

- cittadinanza svizzera
- classe d'età dal 1972 al 1991
- attestato federale di capacità conseguito al termine di un tirocinio di almeno tre anni o titolo equivalente
- altezza 170 cm uomini - 165 donne

I candidati saranno sottoposti a delle prove attitudinali e psicologiche a valutare l'idoneità a svolgere la funzione quali, prove di cultura generale, matematica/logica, italiano, test psicologici, test fisici, colloqui individuali.

Le prove attitudinali si svolgeranno, a seconda del numero di candidati, a partire dal 1° dicembre 2012.

I colloqui individuali nella seconda metà di dicembre 2012.

L'inizio della formazione è previsto per il 1. marzo 2013 e durerà 4 mesi.

