



BASE AEREA LOCARNO NEWS 2022



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Esercito svizzero

In questo numero

2 Editoriale

3 Sicuri in volo perché sorvegliati da terra

4 Le Forze aeree contro il fuoco

6 Addio al Pilatus PC-9

7 Allenamenti in quota dei PC-7 per contenere le immissioni foniche

8 Dopo 60 anni di nuovo a scuola

8 Agenda 2022

Editoriale

Gentili signore, Egregi signori,



stiamo vivendo un periodo delicato che, direttamente o indirettamente, ci tocca da vicino. La drammatica situazione umana in Ucraina non ci può lasciare indifferenti. Il momento è molto critico e delicato anche per la Svizzera che guarda con apprensione agli sviluppi della situazione. Ovviamente anche le Forze aeree osservano l'evoluzione di quanto sta succedendo nei Paesi toccati dal conflitto. È vero che in Europa non ci si aspettava una guerra anche se, va detto, non mancavano i segnali di avvertimento. Questo conferma, purtroppo, che le brutte sorprese, per utilizzare un eufemismo, sono sempre dietro l'angolo. Anche se si invoca e si auspica la pace a voce alta, come è giusto che sia, non ci si deve purtroppo illudere: la realtà, con tutte le sue sfumature, ci insegna che bisogna essere pronti ad affrontare ogni evenienza. Noi lo siamo? Personalmente credo di sì perché ho fiducia nelle nostre istituzioni e anche nella capacità di giudizio della nostra popolazione. E non mi riferisco unicamente alla prevista acquisizione dei nuovi velivoli da combattimento e del nuovo sistema di difesa terra-aria, operazione molto importante, se non determinante, per la salvaguardia del nostro spazio aereo, ma anche al mantenimento in ottime condizioni di tutto il nostro apparato difensivo.

In questa edizione del nostro bollettino informativo approfondiamo, come siamo soliti fare, alcuni aspetti della variegata attività della nostra Base aerea che, lo ricordiamo, con i suoi circa 80 collaboratori e i 17 500 pernottamenti all'anno, genera un indotto non indifferente a livello regionale e cantonale. Quest'anno siamo stati chiamati a sostenere i pompieri per spegnere due grossi incendi con l'impiego di elicotteri Super Puma: è un impegno regolare che fa parte dei nostri compiti e che svolgiamo senza alcuna esitazione quando veniamo interpellati. Lo abbiamo già fatto in passato e siamo sempre a disposizione per sostenere con i mezzi che abbiamo a disposizione gli enti di soccorso civili. La nostra attività di formazione dei nuovi piloti delle Forze aeree prosegue sia con voli di addestramento sia con l'impiego di simulatori per limitare l'impatto sull'ambiente, un tema che ci sta particolarmente a cuore e che è stato anche riconosciuto da organizzazioni preposte alla salvaguardia del territorio. In proposito, come ricordiamo in un articolo, i voli si svolgono su tutto il territorio cantonale e a quote elevate per contenere le emissioni foniche. Un'attività che si svolge sotto un controllo costante da terra grazie al lavoro dei nostri specialisti che si occupano della gestione dei sistemi di aiuto alla condotta con il motto: sicuri in volo anche grazie al sostegno da terra. Rendiamo pure onore all'uscita di scena, a fine anno, del Pilatus PC-9, un velivolo che veniva utilizzato per allenare i nostri sistemi di difesa antiaerea.

Vi auguro una buona lettura

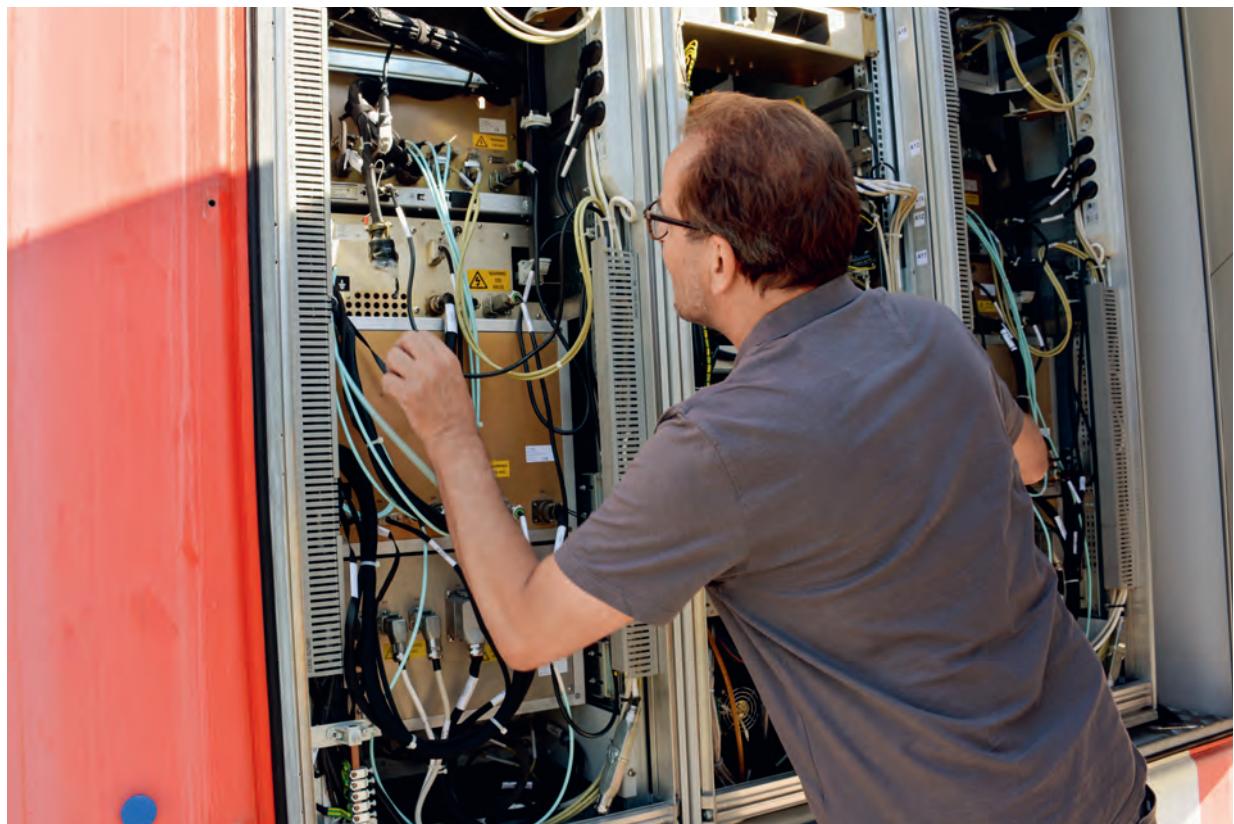
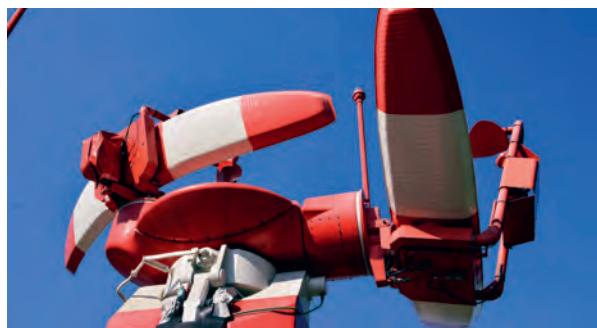
*col Martin Hösli
comandante della Base aerea di Locarno*

Sicuri in volo perché sorvegliati da terra

Il prezioso compito del team di specialisti della Base d'aiuto alla condotta

Le comunicazioni via radio e i controlli radar sono elementi indispensabili per garantire la massima sicurezza a chi si trova in volo: affinché tutte le apparecchiature siano costantemente in perfetto stato, alla Base aerea di Locarno è attivo un team di specialisti in elettronica. Daniele Monti, dell'unità di supporto sistemi di sicurezza di volo, ci ha spiegato i compiti di questo gruppo. L'unità, del Dipartimento federale della difesa, protezione della popolazione e dello sport, fa parte dalla Base d'aiuto alla condotta. In pratica, gli specialisti si occupano del corretto funzionamento di vari sistemi che vanno dalle comunicazioni terra-aria (ma anche di una rete chiusa di trasmissione dati), del radar utilizzato per gli avvicinamenti alla Base e

dell'apparecchiatura che permette di identificare continuamente e con precisione la posizione dei velivoli. In questo modo i controllori di volo possono fornire, in caso di necessità, ai piloti tutte le informazioni utili per poter effettuare l'avvicinamento all'aeroporto e l'atterraggio. Il buon funzionamento delle comunicazioni è anche indispensabile in caso di attività non prettamente legate ai voli di istruzione e di allenamento delle Forze aeree: in caso di incendi, come è capitato quest'anno, è importante poter fornire gli strumenti per coordinare gli interventi degli elicotteri militari con gli altri enti, dai pompieri alla polizia. Un compito insomma impegnativo che mostra la varietà di abilità che si trovano alla Base aerea di Locarno.



Daniele Monti al lavoro

Le Forze aeree contro il fuoco

Gli interventi dei Super Puma nel Gambarogno e nelle Centovalli

Quasi 2 mila tonnellate di acqua sganciate in due occasioni per spegnere due grossi incendi: è il contributo degli elicotteri Super Puma delle Forze aeree svizzere intervenuti in supporto ai pompieri a fine gennaio sopra il Gambarogno e dal 24 al 28 marzo a Verdasio, nelle Centovalli. In totale, gli elicotteri da trasporto hanno effettuato un migliaio di rotazioni. Un impegno non indifferente che si ripete regolarmente in caso di necessità. Negli anni Novanta, nel devastante incendio in Mesolcina, per esempio, vennero utilizzati tutti i Super Puma disponibili (una decina), mentre non sono mancati anche gli interventi all'estero. Quest'anno, il primo importante intervento è iniziato il 30 gennaio quando due Super Puma hanno spiccato il volo dalla Base di aerea di Locarno per sostenere i pompieri ticinesi nella lotta contro l'incendio boschivo scoppiato sul Monte Gambarogno. Durante cinque intense giornate, dall'alba al crepuscolo, sono state sganciate complessivamente 500 tonnellate d'acqua. «Si è trattato di un'azione molto intensa – ricorda il comandante della Base aerea, il colonnello Martin Hoesli – resa ancora più delicata dal forte vento e dal denso fumo che rendeva la visibilità ancora più difficile: i Super Puma hanno volato al limite delle loro capacità operative. Questo intervento, oltre agli equipaggi dei due elicotteri, ha coinvolto anche il personale della Base aerea locarnese che si è tra

l'altro occupato dei rifornimenti veloci di carburante e a turbine accese, i cosiddetti «Hot refueling», come i pit stop della Formula Uno. Tutto ciò ha richiesto un lavoro di coordinamento sia con il personale di terra sia con gli altri enti intervenuti sul posto. Lo stesso scenario si è poi ripetuto dal 24 al 28 marzo nelle Centovalli: per soffocare le fiamme nella zona di Verdasio i Super Puma delle Forze aeree hanno effettuato, in 53 ore di volo, 687 rotazioni sganciando sopra il fuoco ben 1456 tonnellate di acqua. È utile ricordare gli interventi anti incendio si svolgono nell'ambito di una convenzione: se il Cantone, d'intesa con il capo intervento e la Sezione forestale ritengono necessario l'intervento di uno o più elicotteri Super Puma come impiego sussidiario, la Base aerea è a disposizione con piloti e personale. Non mancano gli interventi all'estero: nell'agosto dell'anno scorso, su richiesta del Dipartimento federale degli esteri, tre Super Puma elvetici sono volati ad Atene in supporto alla «Hellenic Fire Brigade» delle forze d'impiego greche, che, come il nostro Esercito, impiegano un Super Puma. Per sette giorni i tre Super Puma con i loro equipaggi e la squadra di pronto intervento dell'Aiuto umanitario hanno sostenuto le autorità greche nelle operazioni di spegnimento. Gli elicotteri svizzeri hanno effettuato nel complesso 226 rotazioni e riversato sul fuoco oltre 386 tonnellate di acqua.





Addio al Pilatus PC-9

L'apprezzato addestratore avanzato uscirà di scena a fine anno: parla un pilota istruttore

Maneggevole, potente, agile e con una grande visibilità: Stefan von Boletsky, pilota delle Forze aeree e istruttore, con alle spalle una grande esperienza di volo su aerei ad elica ed elicotteri (è stato tra l'altro attivo per anni alla Rega), fatica a trattenere l'entusiasmo quando parla del Pilatus PC-9, l'addestratore avanzato (il «fratello» maggiore del PC-7) che non sarà più utilizzato per scopi militari nei cieli della Svizzera dalle fine di quest'anno. Il PC-9, acquistato in 12 esemplari dalle Forze aeree (è entrato in linea nel 1988) è un aereo d'allenamento a turboelica biposto: attualmente ne sono rimasti in esercizio 4. Impiegato inizialmente come trainatore di bersagli per la difesa contraerea, col passare degli anni è anche stato utilizzato come «incusore» per cercare di trarre in inganno o disturbare la difesa contraerea oppure gli aerei da combattimento. Successore del PC-7, come detto, il PC-9 è equipaggiato con un propulsore turboelica Pratt&Whitney Canada PT6A-62 che sviluppa una potenza di 1150 CV (contro i 550 del PC-7. Inoltre, a differenza del PC-7, utilizzato per la formazione di base e l'allenamento dei piloti, il PC-9 è dotato di due sedili eiettabili Martin Baker. La vetrificazione del cockpit frontale è costituita da un solo pezzo come quella del Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon. «Questo conferisce una notevole visibilità al pilota» precisa il



nostro interlocutore. Von Boletsky si mette ai comandi regolarmente del PC-9 con grande piacere e soddisfazione: «Mi sento un privilegiato», ammette. Ora non si utilizza più il verricello che rimorchia il bersaglio. «Gli interventi sono soprattutto quelli di finto incusore per mettere alla prova i nostri sistemi di difesa: è un ruolo interessante che, come pilota, ti permette di agire come meglio ritieni per allenare chi, da terra, deve intercettarmi». Fra pochi mesi si chiuderà un capitolo importante che ha visto come protagonista inimitabile il poderoso Pilatus PC-9.



Allenamenti in quota dei PC-7 per contenere le immissioni foniche

Se c'è un argomento al quale le Forze aeree svizzere tengono particolarmente è il rispetto dell'ambiente nel limite delle operazioni e degli interventi che sono chiamate a svolgere, sia a terra sia in aria. Come abbiamo già avuto modo di riferire la Base aerea di Locarno si è distinta nell'ambito del programma federale Natura, Paesaggio ed Esercito (NPE) con l'assegnazione da parte della Fondazione Natura e Economia di un marchio di qualità per il programma di conservazione e ripristino di ambienti naturali (un vasto prato naturale viene falciato non più di due volte all'anno per lasciare spazi con erba alta essenziali per la fauna e gli insetti). L'attività di volo con gli aerei scuola Pilatus PC-7 s'inserisce in questa filosofia di rispetto ambientale. Innanzitutto, si utilizza il più possibile il simulatore: i piloti effettuano così una parte dell'addestramento a emissioni zero. In questo modo non poche ore di volo vengono svolte «a terra». Per la parte riservata al volo vero e proprio, sempre nell'ottica di «diluire» e limitare il più possibile le immissioni foniche, il Ticino

e il Moesano è stato diviso in vari settori: i voli di istruzione e di allenamento non si svolgono quindi unicamente in una determinata zona, ma in varie parti (settori di volo) del territorio sudalpino, dal Sottoceineri fino alle valli superiori. Ma non è tutto: sempre per rendere il più possibile discreti (nel senso fonico) i voli, le evoluzioni vengono svolte a quote mediamente elevate, al di sopra dei duemila metri, mentre la turbina del PC-7 non viene quasi mai spinta al massimo dei giri consentiti. La sensibilità ambientale è quindi non indifferente e comprende pure gli orari e il tempo di presenza in una determinata regione. Va pure detto che, in generale, tutte le cartine di avvicinamento agli aeroporti svizzeri indicano le zone sensibili (abitate) da evitare: la stessa cosa non si può certo dire per altre attività, come la circolazione stradale, il cui unico mezzo per contenere il rumore è rappresentato dai limiti di velocità, ma quasi mai dagli orari e dai regimi dei motori.



Si può fare tanto al simulatore!



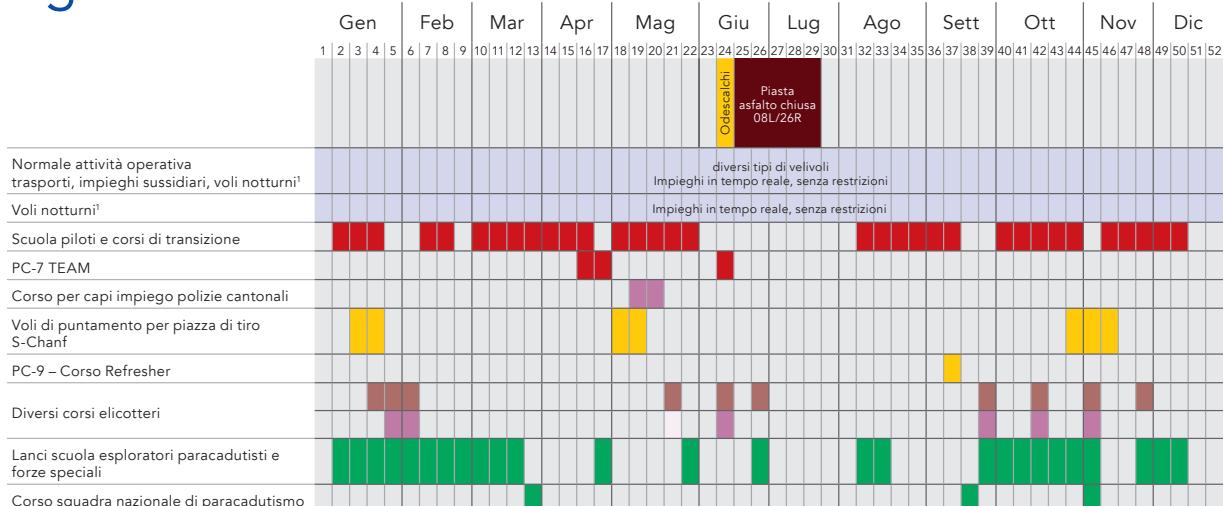
... ma non tutto!

Dopo 60 anni di nuovo a scuola



Il 29 ottobre 2021, alla Base aerea di Locarno, si è svolto il raduno dei piloti militari che sono stati brevettati nel 1961. Esattamente 60 anni dopo! Il raduno è stato organizzato dal colonnello Ernst Otto Kuster, già comandante della scuola piloti di Locarno dal 1980 al 1983. Dal 1941 la selezione e l'istruzione di base di piloti militari si svolge a Locarno e non a caso, la nostra Base aerea viene chiamata la «culla dell'aviazione militare svizzera».

Agenda 2022



Pilatus PC-7



Super Puma



EC635



Pilatus PC-9



Pilatus PC-6

La Base aerea Locarno resta volentieri a disposizione per eventuali domande relative alle attività (tel. 058 481 24 11).

Orari di servizio di volo

dal lunedì al venerdì, dalle ore 08.00 alle 12.00 e dalle ore 13.10 alle 17.00

1. Voli notturni al massimo fino alle ore 22.00
Impieghi in tempo reale, senza restrizioni

Impressum

Edito da: comunicazione Comando Operazioni in collaborazione con la Base aerea di Locarno

Coordinamento: Carlo Manea

Redazione: Bruno Pellandini

Fotografie: Forze aeree

Grafica/Layout: Centro dei media digitali dell'esercito MDE

Stampa: Tipografia Poncioni SA, Losone,

Tiratura: 28500

Indirizzo redazionale: Base aerea Locarno, cdo aerod 4, 6595 Riazzino

Internet: www.forzeaeree.ch; www.airforcepilot.ch; www.sphair.ch;

www.fallschirmaufklärer.ch;

E-Mail: info.base-loc@vtg.admin.ch