



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale della difesa,
della protezione della popolazione e dello sport DDPS

Esercito svizzero
Forze aeree

Storia delle Forze aeree svizzere



Autore: Hugo Freudiger
Stato: 12. gennaio 2016

Impressum

© 2016 Forze aeree svizzere

Editore:

Forze aeree svizzere, CH-3003 Berna
www.forzeaeree.ch

Responsabilità globale:

Jürg Nussbaum, capo Comunicazione Forze aeree

Redazione:

Hugo Freudiger, Comunicazione Forze aeree

Indirizzo della redazione:

Comunicazione Forze aeree

Papiermühlestrasse 20, CH-3003 Berna

Telefono +41 58 464 38 44, e-mail info.lw@vtg.admin.ch

Foto:

DDPS, per quando noto le immagini sono provviste del copyright del fotografo.

Prefazione

Nel 2016 in seno al Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport DDPS tutti i siti Internet verranno rielaborati e presentati in forma notevolmente ridotta. Nel quadro di tale progetto, all'interno del settore Difesa tutti i siti finora indipendenti (stato 2015) saranno riuniti nell'unico sito Internet www.esercito.ch. Pertanto, anche i più importanti contenuti presenti nell'attuale sito www.forzeaeree.ch saranno integrati nel sito dell'esercito. Siccome con la riorganizzazione il numero di siti risulterà dimezzato rispetto ad oggi, non vi sarà più posto per svariati contenuti quali tra l'altro la storia delle Forze aeree. Tuttavia, affinché il materiale redatto tra il 2002 e il 2015 non vada perso, alla fine del 2015 la Comunicazione Forze aeree ha provveduto a una sua rielaborazione sotto forma di file Word e continuerà ad essere disponibile in formato PDF.

Entro i limiti consentiti dalla disponibilità di personale, negli scorsi anni si è cercato di documentare quale «sottoprodotto» le tappe fondamentali della storia delle Forze aeree nel relativo sito Internet. La documentazione disponibile non vanta alcuna pretesa di completezza. Ciononostante, in occasione del centenario delle Forze aeree, la Comunicazione Forze aeree ha redatto il libro

UNO ZERO ZERO - 100 anni delle Forze aeree svizzere,

un'opera esaustiva che ne ripercorre la storia. Il libro è stato pubblicato dalla casa editrice Aero Publications GmbH, CH-8428 Teufen-Zurigo.

Gli autori / contentmaster delle Forze aeree:

Sabine Imer (2002 - 2005)

Hugo Freudiger (2005 - 2015)

Gli autori del capitolo sulla storia degli aerodromi militari di Emmen e Payerne:

Stefan Scheuteri, Cosimo Manca, Jean-Sébastien Rey e altri redattori web dei comandi d'aerodromo

Contenuto

1	Figure.....	4
2	I comandanti delle Forze aeree dal 1914	5
3	L'epoca dei pionieri	10
4	La seconda guerra mondiale.....	13
5	Il periodo della guerra fredda.....	15
6	Il presente.....	17
6.1	All'insegna della protezione, degli aiuti e dell'apertura	17
6.2	Altre pietre miliari nella storia delle Forze aeree svizzere	19
7	Prime: ALBA – Un successo grazie alla flessibilità.....	20
8	Squadra di vigilanza	22
8.1	Storia: La squadra di vigilanza (sq vig) compie 60 anni.....	22
9	La storia dei granatieri paracadutisti.....	28
10	Musei delle Forze aeree svizzere	31
10.1	AIR FORCE CENTER - FLIEGER FLAB MUSEUM Dübendorf.....	31
10.2	Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes».....	31
10.3	Flight Sim Center du Musée «Clin d'Ailes»	31

1 Figure

Figura 1: I primi piloti militari entrati in servizio.	11
Figura 2: Henry Farman H.F.22, Schweizerische Fliegerabteilung (1914-1918).	11
Figura 3: Dimostrazione di volo.	11
Figura 4: Cappottate all'ordine del giorno.	11
Figura 5: Dewoitine D.26 (1931-1948).	12
Figura 6: Meeting di volo internazionale a Zurigo nel 1932.	12
Figura 7: Bücker Bü 133C Jungmeister.	12
Figura 8: K+W C-35.	12
Figura 9: La difesa contraerea della prima ora.	12
Figura 10: Messerschmitt Bf 109D-1 «David».	13
Figura 11: Posto d'osservazione aerea: le prime donne fanno la loro apparizione.	13
Figura 12: Proiettori della DCA cercano aeroplani nemici.	13
Figura 13: Stazione radio al suolo con generatore a pedale.	13
Figura 14: 2 giugno 1940 – Bomber He 111P-2 tedesco costretto all'"atterraggio" da un caccia Messerschmitt Me-109 presso Ursins.	14
Figura 15: Messerschmitt Me 109G-6. Per permettere una migliore identificazione, gli aeroplani svizzeri furono muniti di «strisce» bianco-rosse.	14
Figura 16: Parco bombardieri – 198 aeroplani stranieri atterrarono e furono internati.	14
Figura 17: Antenna radar del sistema FLORIDA.	15
Figura 18: Il primo aviogetto introdotto presso le Forze aeree: il DH-100 Vampire.	15
Figura 19: Nel 1952 furono acquistati 2 elicotteri Hiller UH-12B.	15
Figura 20: BL-64 «Bloodhound», in impiego fino al 1999.	15
Figura 21: Mirage IIIS, in impiego dal 1964 al 1999.	16
Figura 22: La «Patrouille Suisse» ha volato dal 1964 al 1994 su aeroplani Hunter.	16
Figura 23: F-5 Tiger II, atterraggi sull'autostrada negli anni Ottanta.	17
Figura 24: Primi decolli sull'autostrada a Oensingen nel 1970.	17
Figura 25: Servizio di polizia aerea nei cieli della Svizzera.	17
Figura 26: Nel 1976 gli Alouette III vennero impiegati in Italia Settentrionale nelle zone colpite da un terremoto e da gravi frane.	17
Figura 27: Impiego del Super Puma in Albania.	18
Figura 28: In viaggio verso il luogo dell'allenamento al combattimento aereo sopra il mare in Sardegna.	18
Figura 29: In Albania le Forze aeree hanno impiegato tre Super Puma su cui è stata applicata la scritta UNHCR.	21
Figura 30: D3800 (aeroplano da combattimento multiuso Morane).	22
Figura 31: Me-109 E-3: l'unico caccia moderno e ad elevate prestazioni delle truppe d'aviazione durante il 2° conflitto mondiale.	23
Figura 32: C-35: fu prevalentemente impiegato per il combattimento al suolo e la ricognizione aerea.	23
Figura 33: Elicottero Hiller-360: nel 1952 si iniziò a costituire una flotta di elicotteri militari.	24
Figura 34: FFA P-16: lo stop agli acquisti diede il colpo di grazia all'industria aeronautica militare svizzera.	25
Figura 35: Hunter: la sua potenza ed eleganza lo hanno reso una leggenda.	25
Figura 36: Mirage IIIS: l'av-vento dell'era Mach-2 grazie all'intercettore ogni tempo.	25
Figura 37: Alouette II: uno dei primi elicotteri da trasporto.	27
Figura 38: Granatieri paracadutisti.	28
Figura 39: Granatieri paracadutisti.	29
Figura 40: Scuola granatieri a Losone.	29
Figura 41: Istruzione dei granatieri paracadutisti.	30
Figura 42: Istruzione dei granatieri paracadutisti.	30

2 I comandanti delle Forze aeree dal 1914

Periodo	Titolo
1914 - 1924	Comandanti del gruppo d'aviazione
1925 - 1936	Comandanti d'aviazione
1936 - 1967	Comandanti e capi d'arma delle truppe ADCA
1968 - 1995	Comandanti delle truppe ADCA
dal 1996	Comandanti delle forze aeree



Comandante di corpo
Schellenberg Aldo C.
Da 2013



Comandante di corpo
Gygax Markus
21.06.2008 – 31.12.2012



Comandante di corpo
Knutti Walter
01.01.2006 – 20.06.2008



Comandante di corpo
Fehrlin Hansruedi
01.01.2000 – 31.12.2005



Comandante di corpo
Carrel Fernand
16.03.1992 – 31.12.1999



Comandante di corpo
Jung Werner
01.01.1990 – 06.03.1992



Comandante di corpo
Dürig Walter
01.01.1987 – 31.12.1989



Comandante di corpo
Wyler Ernst
01.01.1984 – 31.12.1986



Comandante di corpo
Moll Arthur
01.01.1981 – 31.12.1983



Comandante di corpo
Bolliger Kurt
01.07.1973 – 31.12.1980



Comandante di corpo
Dr. Studer Eugen
01.01.1965 – 30.06.1973



Divisionario
Primault Etienne
01.01.1953 – 11.10.1964



Divisionario
Rhiner Fritz
01.01.1944 – 31.12.1952



Divisionario
Bandi Hans
14.10.1936 – 31.12.1943



Colonnello
Bardet Philippe
01.01.1930 – 31.03.1936



Maggiore SMG
Müller Albert
01.04.1920 – 31.12.1929



Maggiore SMG
Isler Arnold
16.12.1918 – 31.03.1920



Capitano
Holzach Ludwig Daniel
19.11.1918 – 15.12.1918



Maggiore SMG
Scherrer Walter
März 1917 – November 1918



Capitano
Schleppy Marc
Oktober 1916 – März 1917



Capitano SMG
Real Theodor
31.07.1914 – Oktober 1916

3 L'epoca dei pionieri



Come Icaro, la cui leggenda evocava il potere liberatore delle ali, gli uomini hanno sempre sognato di volare dominando i cieli. In realtà si dovrà attendere il 1783 per i primi voli in mongolfiere o a idrogeno e il 1891 per il primo volo planato. Quanto ai dirigibili, la cui idoneità per scopi militari era evidente, fecero la loro apparizione a partire dal 1900.

Il primo volo con un velivolo a motore di Orville Wright, effettuato con il suo Wright Flyer I il 17 dicembre 1903 sulle Devil Hills presso Kitty Hawk, sulla costa atlantica del North Carolina (USA), ha aperto nuove possibilità per l'utilizzo militare di aeromobili.

Gli inizi dell'aviazione militare in Svizzera risalgono al 1891, anno in cui lo Stato maggiore generale valutò l'acquisto di un pallone

frenato. Nel 1900 si aprì a Berna la prima scuola reclute volontaria di dirigibili.

Il 2 dicembre 1912, l'assemblea generale della Società svizzera degli ufficiali a Friburgo decise di rivolgersi alla popolazione con un appello per contribuire ad una donazione nazionale per la creazione di un'aviazione svizzera.

L'appello per la creazione di un'aviazione militare fu firmato il 1° gennaio 1913 non soltanto da capi militari d'alto rango e da 39 tra consiglieri agli Stati e consiglieri nazionali, ma anche dal capo del Dipartimento militare federale, consigliere federale A. Hoffmann. Tramite giornate di volo, manifestazioni, collette e vendite straordinarie fu raccolta la ragguardevole cifra di 1 734 564 milioni di franchi. Attingendo da questo fondo per l'aviazione, nel 1916 il Dipartimento militare acquistò 17 velivoli per la cifra di 866 000 franchi, 14 motori di riserva e diverso materiale, costruendo nel contempo un hangar a Dübendorf.

Fondazione delle Forze aeree svizzere



Figura 1: I primi piloti militari entrati in servizio.



Figura 2: Henry Farman H.F.22, Schweizerische Fliegerabteilung (1914-1918).

biplano L.V.G e un biplano Aviatik C-1. Tre aerei stranieri vennero poi confiscati da Real in occasione dell'esposizione nazionale di Berna. Si trattava di un ulteriore esemplare ciascuno del monoplano Blériot, del biplano L.V.G e del biplano Aviatik C-1. I piloti non misero solamente a disposizione i velivoli, ma portarono con sé anche i propri meccanici.

Allo scoppio della prima guerra mondiale, la situazione mutò repentinamente. Il 31 luglio 1914, l'istruttore di cavalleria e pilota, capitano Theodor Real, fu incaricato di costituire una truppa d'aviazione. Egli sequestrò tre aerei stranieri in mostra all'esposizione nazionale di Berna. I primi nove piloti, di cui otto erano romandi, entrarono subito in servizio in parte con il proprio aereo e i propri meccanici.

I famosi pionieri del volo, tra i quali si contavano otto romandi, rispondevano ai nomi di Edmond Audemars, Oskar Bider, Ernest Burri, Alfred Comte, Albert Cuendet, François Durafour, René Grandjean, Henri Kramer, Marcel Lugin e Agénor Parmelin. Cinque degli aerei erano di proprietà dei piloti stessi, per esempio il monoplano Blériot XI di Oskar Bider (tuttavia, l'idea di equipaggiare i velivoli con delle mitragliatrici era in contrasto con le concezioni etiche del pilota). Gli altri piloti «contribuirono» con un biplano Farman, un monoplano Grandjean, un



Figura 3: Dimostrazione di volo.

Nella prima guerra mondiale, dal 1914 al 1918, si riconobbe l'importanza della superiorità aerea, della ricognizione aerea e del combattimento al suolo. Durante questa guerra, l'aviazione militare acquisì rapidamente importanza, senza tuttavia potersi imporre come arma decisiva ai fini bellici. Con l'andare del tempo, l'aviazione divenne la terza componente delle forze armate, accanto all'esercito e alla marina.



Figura 4: Cappottate all'ordine del giorno.

Nel periodo che intercorse tra le due guerre, l'aviazione continuò ad essere considerata un'arma ausiliaria, amministrata da un caposezione dello Stato maggiore generale. Gli aerodromi militari permanenti furono dapprima Dübendorf, in seguito Thun e Losanna (dal 1919) nonché Payerne (dal 1921).



Figura 5: Dewoitine D.26 (1931-1948).



Figura 6: Meeting di volo internazionale a Zurigo nel 1932.



Figura 7: Bücker Bü 133C Jungmeister.



Figura 8: K+W C-35.



Figura 9: La difesa contraerea della prima ora.

Altre pietre miliari: nel 1921 furono istituite le scuole reclute, sottufficiali e ufficiali d'aviazione; nel 1924 fu fondata la 'Militärpsychologische Prüfstelle', l'attuale Istituto di medicina aeronautica (IMA); nel 1930, si adottò la tattica di combattimento al suolo (che dovette essere provvisoriamente abbandonata nel 1994 con lo smantellamento della flotta di Hunter); nel 1934, fu istituito il servizio d'avvistamento

aereo e di segnalazione e, nel 1938, la prima scuola reclute trasmissioni.

Nel 1936 si ebbe una svolta radicale. A seguito dell'evoluzione politica in Europa e del riarmo generale, anche in Svizzera si riconobbe infine l'importanza della condotta della guerra aerea e la truppa d'aviazione fu promossa al rango di Arma. Si creò il Servizio dell'aviazione militare e della difesa contraerea con a capo un divisionario.

Nel gennaio 1937 le truppe ADCA presero in consegna il primo Bücker Bü 133C Jungmeister, assemblato presso le officine della ditta costruttrice a Berlino.

Nel maggio 1937 sono poi seguiti i primi K+W C-35, biplani da combattimento biposto a costruzione mista. I novanta esemplari del velivolo impiegati diedero ottima prova di sé ma si dimostrarono obsoleti già al momento della consegna.

Già nel 1935 si iniziò la realizzazione di una difesa contraerea efficace.

A partire dal 3 agosto 1936 sulla piazza d'armi di Kloten venne svolta, come parte della Divisione d'artiglieria, la prima scuola reclute della difesa contraerea (DCA rossa), che comprendeva quattro ufficiali, nove sottufficiali e 49 reclute. Il primo comandante della scuola fu il colonnello Ernst von Schmid. Il 1936 è l'anno di nascita delle nostre truppe di difesa contraerea/DCA, in quanto il 19 ottobre 1936 il capo del Dipartimento militare federale, Consigliere federale Rudolf Minger, dispose la creazione di un Servizio dell'aviazione militare e della protezione aerea attiva.

Già il 10 novembre 1936 il gruppo venne rinominato «Servizio dell'aviazione militare e della difesa contraerea».



Figura 10: Messerschmitt Bf 109D-1 «David».

In breve tempo l'effettivo degli equipaggi degli aeroplani fu raddoppiato. La prima ordinazione di velivoli da combattimento Messerschmitt Bf 109 fu fornita per tempo, prima dell'inizio del conflitto.

Nel gennaio 1939 le truppe d'aviazione ricevettero dalla Germania 10 Messerschmitt Bf 109D-1 «David» per la riconversione e nel giugno dello stesso anno furono consegnati 30 caccia Messerschmitt Bf 109E-3 «Emil».

In occasione della mobilitazione del 30 agosto 1939 la cp av 6 a Thun e la cp av 21 a Dübendorf (ZH) erano già equipaggiate di questo moderno ed efficace velivolo da caccia, mentre le restanti compagnie d'aviazione disponevano solamente di aeromobili da tempo obsoleti, vale a dire i caccia monoposto Dewoitine D-27 nonché i ricognitori Fokker C.V-E e K+W C-35. Altri 50 Bf 109E-3 raggiunsero la Svizzera dopo lo scoppio della guerra, tra l'ottobre del 1939 e l'aprile del 1940.

4 La seconda guerra mondiale

Se non si detiene la superiorità aerea, non si ottengono successi! La battaglia per conquistare l'Inghilterra nel 1940 e l'invasione della Normandia nel 1944 da parte degli alleati, opposti alla Germania di Hitler, sono esempi significativi in tale senso.



Figura 11: Posto d'osservazione aerea: le prime donne fanno la loro apparizione.

Le truppe d'aviazione e di difesa contraerea furono mobilitate il 28 agosto 1939, tre giorni prima dello scoppio della guerra. Esse disponevano di 86 aerei da caccia e di 121 velivoli per l'osservazione e il combattimento al suolo. Delle 21 unità d'aviazione, solo tre potevano essere definite idonee al combattimento, mentre cinque di loro non possedevano nemmeno un aereo. Successivamente si supplì comunque alla lacuna acquistando altri velivoli Messerschmitt e aerei da caccia Morane-D-3800, costruiti su licenza. Nel 1943, la Fabbrica federale di aeroplani di Emmen diede inizio alla propria attività.

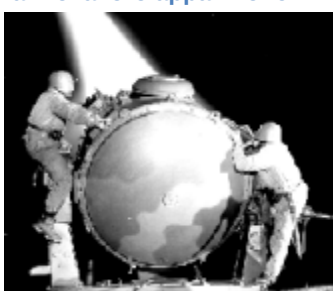


Figura 12: Proiettori della DCA cercano aeroplani nemici.

In brevissimo tempo, le truppe d'aviazione si ritirarono nel Ridotto. Nacquero impianti d'aerodromo protetti come ad Alpnach, Meiringen e Turtmann. Negli anni 1942 e 1943, fu messa in esercizio la piazza di tiro d'aviazione di Ebenfluh/Axalp. La Squadra di vigilanza, costituita nel 1941 poté intervenire attivamente a partire dal 1943. Nel 1944, in via sperimentale, si creò una squadra notturna, che fu sciolta già alla fine del 1950.



Figura 13: Stazione radio al suolo con generatore a pedale.

Durante il servizio attivo, le truppe d'aviazione si schierarono al fianco della difesa contraerea, che si trovava in una fase di ristrutturazione. Nei primi mesi di guerra, le truppe d'aviazione e di difesa contraerea furono impiegate solo sporadicamente. Soltanto il 10 maggio 1940, quando fu lanciata l'offensiva tedesca verso occidente e si decretò la seconda mobilitazione generale dell'esercito, si moltiplicarono le violazioni della frontiera da parte di velivoli tedeschi.



Figura 14: 2 giugno 1940 – Bomber He 111P-2 tedesco costretto all'atterraggio da un caccia Messerschmitt Me-109 presso Ursins.

conseguenze mortali, ad opera di un equipaggio statunitense.

La protezione della neutralità fu affidata alla difesa contraerea, che comunque nei primi anni di guerra fu impiegata solo raramente, dato che il maggior numero di violazioni della frontiera si verificò lungo i confini nazionali. In seguito, l'impiego, soprattutto quello della difesa contraerea pesante, divenne particolarmente frequente per cui quasi tutte le batterie furono impiegate nel tiro. La sua presenza e la sua costante prontezza all'impiego ebbero un notevole effetto dissuasivo.

La determinazione degli equipaggi svizzeri, che in particolare all'inizio di giugno del 1940 adempirono i loro compiti di difesa, diventò l'impressionante simbolo della volontà di resistenza. Le truppe d'aviazione abbatterono nei combattimenti aerei diversi velivoli della Luftwaffe di Göring, lamentando tuttavia anche tre vittime. Il 20 giugno (fino alla fine d'ottobre del 1943), il generale Guisan proibì i combattimenti aerei sopra il territorio nazionale svizzero per motivi politici. Nel settembre del 1944, fu nuovamente abbattuto un velivolo svizzero con conse-



Figura 15: Messerschmitt Me 109G-6. Per permettere una migliore identificazione, gli aeroplani svizzeri furono muniti di «strisce» bianco-rosse.

Il servizio di avvistamento e di segnalazione antiaereo acquistò in quegli anni particolare importanza dal momento che per le Forze aeree rappresentava l'unica fonte non soltanto di notizie, bensì anche di bollettini meteorologici e di osservazioni geofisiche.



Figura 16: Parco bombardieri – 198 aeroplani stranieri atterrarono e furono internati.

Durante il servizio attivo, si contarono 6501 violazioni delle frontiere, 244 velivoli atterrarono, precipitarono o furono abbattuti sopra il territorio elvetico; 1620 membri d'equipaggio furono internati.

Il compito delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea registrò un'evoluzione nel corso della guerra. Suscettibili di miglioramenti erano tra l'altro la collaborazione con le truppe di terra e l'organizzazione poco dinamica.

5 Il periodo della guerra fredda



Figura 17: Antenna radar del sistema FLO-RIDA.

Il clima d'ostilità latente che oppose l'Occidente all'URSS tra la fine della guerra nel 1945 e la caduta del muro di Berlino nel 1989, spinse ad una corsa sfrenata agli armamenti. In Europa, l'equilibrio del terrore instaurato dai partigiani del Patto di Varsavia e quelli della NATO si tradusse con la proliferazione di armi nucleari e lo schieramento di bombardieri armati di cariche convenzionali. Il periodo della guerra fredda si contraddistinse anche per la rapidissima evoluzione tecnica in tutti gli ambiti della condotta della guerra aerea.



Figura 18: Il primo aviogetto introdotto presso le Forze aeree: il DH-100 Vampire.

Questo contesto internazionale influenzò il riarmo in Svizzera. Già nel 1946, l'aviazione militare riuscì a compiere il passo nell'era dei velivoli a reazione con il De Havilland DH-100 Vampire. Ben presto si effettuarono degli investimenti nelle caverne per gli aeroplani, nella condotta del comando e in una centrale di comando sotterranea. La rete di trasmissione fu ampliata.



Figura 19: Nel 1952 furono acquistati 2 elicotteri Hiller UH-12B.

Nel 1954, si svolse la prima scuola reclute per radar d'aviazione; furono inoltre messi in esercizio i primi impianti radar di preavvertimento e si elaborò il concetto delle stazioni radar alpine. Ciò portò nel 1965 all'acquisto del sistema di preavvertimento e di condotta Florida, che verrà sostituito da Florako.



Figura 20: BL-64 «Bloodhound», in impiego fino al 1999.

Negli anni Sessanta si realizzarono importanti progetti volti a rafforzare la difesa contraerea terrestre, come per esempio i cannoni di medio calibro muniti di radar con l'apparecchio di direzione del tiro 63 'Superfledermaus' e il sistema di missili 'Bloodhound' (dal 1964 al 1999).



Figura 21: Mirage IIIS, in impiego dal 1964 al 1999.

Dopo che nel 1958 si rinunciò ai progetti P-16 e N-20, ponendo fine allo sviluppo di aerei da combattimento in Svizzera, nel 1964 si acquistò il velivolo da combattimento 'Mirage', che a seguito del superamento dei costi preventivati suscitò grande scalpore e precipitò la partenza del comandante Etienne Primault, del capo dello Stato maggiore generale, Jakob Annasohn e del capo del Dipartimento militare federale, Paul Chaudet. I Mirage IIIS (caccia) furono impiegati sino alla fine del 1999. Seguì la riorganizzazione delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea a partire dal 1° febbraio 1968 che portò a una separazione tra la truppa e l'amministrazione. Gli ambiti aviazione, aerodromi e difesa contraerea furono trasformati in brigate e la Divisione di meteorologia dell'esercito nonché il Servizio valanghe subordinati alle truppe d'aviazione e di difesa contraerea. La creazione dell'attuale compagnia di esploratori paracadutisti risale al 1969.



Il 1972 fu caratterizzato dalle grandi manovre delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea a cui parteciparono 22'000 militari e dalla 'non decisione' del Consiglio federale in merito all'acquisto di un nuovo cacciabombardiere. Il procedimento di valutazione con il velivolo americano per il combattimento al suolo LTV A-7 Corsair II e il caccia francese Dassault Milan causò una spaccatura in seno alle truppe d'aviazione. Per sormontare l'impasse furono acquistati degli Hunter d'occasione revisionati presso la Hawker Aircraft Ltd. in Inghilterra.

Figura 22: La «Patrouille Suisse» ha volato dal 1964 al 1994 su aeroplani Hunter.



L'importanza della condotta della guerra elettronica portò nel 1979 all'istruzione dei primi operatori di bordo. Nel 1984, nacque la brigata informatica 34 ad hoc, che diventò brigata a pieno titolo nel 1991.



Figura 24: Primi decolli sull'autostrada a Oensingen nel 1970.



Figura 23: F-5 Tiger II, atterraggi sull'autostrada negli anni Ottanta.

6 Il presente

6.1 All'insegna della protezione, degli aiuti e dell'apertura



Figura 25: Servizio di polizia aerea nei cieli della Svizzera.



Figura 26: Nel 1976 gli Alouette III vennero impiegati in Italia Settentrionale nelle zone colpite da un terremoto e da gravi frane.

Oggigiorno la missione naturale delle Forze aeree comprende soprattutto compiti di polizia aerea. Un esempio celebre è costituito dalla sorveglianza dello spazio aereo in occasione del vertice di Ginevra del **1985** tra il presidente degli Stati Uniti, Reagan, e il segretario generale dell'Unione Sovietica, Gorbacchow. Quattro anni dopo la conclusione della guerra fredda, iniziò un intenso processo di riforme. Le attuali Forze aeree, nella loro forma ridotta, sono state create nel **1996** nel quadro della riforma dell'esercito, a partire dalle truppe d'aviazione e di difesa contraerea.

Il primo impiego serio per azioni di soccorso aeree risale al **1946**, anno in cui sul ghiacciaio del Gauli furono intrapresi con successo i primi salvataggi alpini con aerei Fieseler-Storch.

Nel **1952**, il passaggio nell'era degli elicotteri aprì dal **1964** nuove prospettive al servizio di salvataggio.

A partire dal **1968**, in Ticino vi furono a disposizione due Pilatus PC-6 Porter, muniti di serbatoi d'acqua per la lotta antincendio nei boschi.

Nel **1974**, nella regione del Sahel, si svolsero i primi impieghi d'aiuto in caso di catastrofe all'estero. Il neonato Corpo svizzero per l'aiuto in caso di catastrofe fu chiamato a operare in alcuni Paesi africani

nel bacino del Lago Ciad colpiti da una grave siccità e dalla seguente carestia. Per assicurare i collegamenti e per effettuare trasporti d'emergenza in queste vaste regioni, vennero impiegati per quasi quattro mesi due Pilatus PC-6 Porter dell'Esercito svizzero.

In maggio **1976**, a seguito del terremoto che colpì il Friuli, due Alouette III svizzeri vennero impiegati per due settimane a favore del Corpo svizzero per l'aiuto in caso di catastrofe ed eseguirono numerosi impieghi di soccorso medico nel Nord Italia. Il 28 luglio **1987** un'enorme frana distrusse il villaggio di Morignone, in Valtellina (Italia). Tra il 31 agosto e il 4 settembre

dello stesso anno la zona fu nuovamente colpita da un'ondata di maltempo. A seguito di questi eventi, quattro elicotteri militari vennero impiegati a favore del Corpo svizzero di aiuto in caso di catastrofe.

L'era moderna si apre anche alle donne. Nel **1995**, le prime quattro donne ottengono il loro brevetto di pilota militare e rimangono attualmente impiegate nel trasporto aereo.



Figura 27: Impiego del Super Puma in Albania.



Figura 28: In viaggio verso il luogo dell'allenamento al combattimento aereo sopra il mare in Sardegna.



Le Forze aeree saranno sempre uno strumento in mano ai politici. Nessun'altra Arma suscita così tante emozioni. L'ultimo esempio si è avuto con l'iniziativa popolare che nel giugno del **1993** voleva impedire l'acquisto di 34 aerei da combattimento F/A-18. Come già avvenne nel 1912, il popolo si è però deciso a favore delle proprie Forze aeree. ... e quindi un voto favorevole ai 34 F/A-18 «Hornet».



delle Forze aeree svizzere assume tale funzione ai vertici dell'esercito.

Il salvataggio e il trasporto aereo assumono un'importanza sempre maggiore. Gli elicotteri di grandi dimensioni permettono impieghi più efficienti; ciò si è potuto osservare in modo evidente nel **1999**, in occasione delle evacuazioni di persone dalla regione alpina durante l'inverno del secolo e degli aiuti umanitari nel conflitto in Kosovo.

All'inizio degli anni Settanta si cercarono ubicazioni d'esercitazione all'estero. Nel **1977**, per la prima volta aerei da combattimento svizzeri presero parte a Vidsel in Svezia a prove di tiro. Nel **1978**, la 'Patrouille Suisse', costituita per l'Expo-64, partiva alla volta di Salon-en-Provence in Francia per la sua prima esibizione all'estero. A partire dal **1985**, dei piloti militari svizzeri poterono svolgere un allenamento al combattimento aereo a bassa quota in Sardegna; dal **1991**, tale allenamento avviene sopra il Mare del Nord in Inghilterra.

A partire dal **2001** lo sviluppo della capacità di trasporto aereo riveste un'importanza primaria. Per questo, a ritmo mensile vengono forniti alle Forze aeree 12 nuovi elicotteri da trasporto Cougar.

La futura istruzione dei piloti, di nuova concezione, sarà adottata a partire dal **2004** (con una soluzione transitoria a partire dal 2002) e dovrà tener conto delle aumentate nonché mutate esigenze.

I lavori di progettazione Forze aeree XXI procedono a pieno regime.

Dal 1° gennaio **2003**, Christophe Keckeis è capo dello Stato maggiore generale nonché capo dell'esercito designato: per la prima volta un esponente

6.2 Altre pietre miliari nella storia delle Forze aeree svizzere

- 2006 - Profondi cambiamenti
Il 1° gennaio 2006 le Forze aeree svizzere danno avvio a radicali cambiamenti dal punto di vista organizzativo. Con l'adeguamento alle nuove strutture dell'esercito, i processi e le strutture della logistica e dell'aiuto alla condotta vengono in larga misura sottoposti ad un processo di «outsourcing».
- 2008 - Cerimonia di fondazione della Formazione d'addestramento dell'aiuto alla condotta 30 a Frauenfeld
Dopo una lunga e intensa fase di preparazione e pianificazione, il 1° gennaio 2008 la Formazione d'addestramento delle trasmissioni/dell'aiuto alla condotta 1 e quella dell'aiuto alla condotta delle Forze aeree 34 sono state raggruppate in un'unica e nuova formazione, quella dell'aiuto alla condotta 30. Venerdì a Frauenfeld si è svolta la cerimonia di fondazione.
- 2008 - Iniziativa popolare «Contro il rumore dei velivoli da combattimento nelle regioni turistiche»
Il 24 febbraio 2008 la popolazione svizzera è stata chiamata a esprimersi in merito all'iniziativa popolare «Contro il rumore dei velivoli da combattimento nelle regioni turistiche» della Fondazione Franz Weber. L'iniziativa chiedeva che, in tempo di pace, nei luoghi di riposo turistici fossero vietati gli esercizi militari con velivoli da combattimento. Le cittadine e i cittadini svizzeri hanno seguito le raccomandazioni del Consiglio federale e del Parlamento, respingendo chiaramente l'iniziativa con una percentuale di «no» del 68 per cento. Nessun Cantone ha accettato il testo in votazione. Tuttavia, l'iniziativa è stata accettata nei Comuni particolarmente toccati dalla problematica del rumore provocato dai velivoli.
- 2009 - Iniziativa popolare «Nessun nuovo aviogetto da combattimento!»
Con l'iniziativa «Contro nuovi aviogetti da combattimento», il Gruppo per una Svizzera senza esercito (GSsE) vuole evitare che la Confederazione acquisti nuovi velivoli da combattimento per sostituire gli obsoleti Northrop F-5 Tiger II (sostituzione parziale della flotta di Tiger SPFT). La moratoria sugli acquisti dovrebbe rimanere in vigore fino al 31 dicembre 2019. La raccolta delle firme è iniziata il 10 giugno 2008 e si è conclusa nel mese di maggio 2009. L'iniziativa, con 107 828 firme ufficialmente autenticate, è stata consegnata alla Cancelleria federale l'8 giugno 2009.
- Il GSsE ritira l'iniziativa
Il 15 novembre 2010 la stampa rivela che il GSsE ha ritirato l'iniziativa in quanto la pressione dell'iniziativa stessa ha portato il Consiglio federale a rimandare la questione della sostituzione parziale dei vecchi Tiger. L'obiettivo dell'iniziativa sarebbe quindi stato raggiunto.
- 2009 - Sito web a favore dei velivoli da combattimento
In primavera 2009, il gruppo informativo «PRO-Kampfflugzeuge» («A favore dei velivoli da combattimento») ha pubblicato un sito web. Queste pagine Internet elencano, in modo neutrale rispetto ai costruttori e ai modelli di velivoli, gli argomenti a favore di una rapida sostituzione parziale dei velivoli da combattimento Tiger obsoleti (sostituzione parziale della flotta di Tiger SPFT). I favorevoli possono trovare importanti motivazioni e rappresentazioni grafiche per argomentare il proprio punto di vista nelle discussioni concernenti l'acquisto dei nuovi velivoli da combattimento, fondamentali dal punto di vista della politica di pace, della politica di sicurezza e della politica economica. Il sito Internet è gestito dalla «Verein Informationsgruppe PRO-Kampfflugzeuge», presieduta da Hans-Ulrich Helfer, rappresentante politico del PLR di Zurigo. Il vicepresidente è Erich Grätzer, tenente colonnello (pr) delle Forze aeree. Entrambi hanno ricevuto il supporto di specialisti. Ulteriori informazioni sono disponibili al sito Internet www.PRO-Kampfflugzeuge.ch (in tedesco).
- 2010 - Il Consiglio federale posticipa la SPFT
Il Consiglio federale ha ribadito durante la sua seduta del 25 agosto 2010 la decisione di principio a favore del progetto d'acquisto per la sostituzione parziale della flotta di Tiger (SPFT), attualmente costituita da 54 aviogetti da combattimento F-5 Tiger obsoleti. A causa dell'attuale situazione finanziaria della Confederazione e delle priorità generali, il Governo federale ha tuttavia deciso di posticipare l'acquisto al più tardi sino al 2015.
- 2010 - Pattuglie sempre pronte a intervenire in caso di allarme

Il 15 settembre 2010, nel corso della terza riunione della sessione autunnale, il Consiglio nazionale ha approvato con 98 voti favorevoli e 47 contrari la mozione presentata da Hans Hess, consigliere nazionale del Cantone di Obwald, intitolata «Prontezza più elevata per il servizio di polizia aerea anche al di fuori dei normali orari di lavoro». La mozione era stata presentata il 7 dicembre 2009 ed era già stata approvata dal Consiglio degli Stati il 16 marzo 2010, nel corso della sessione primaverile.

Hans Hess ha motivato la mozione con le seguenti parole: «Nel 2003 il Consiglio federale ha deciso che lo spazio aereo svizzero deve essere sorvegliato in permanenza. La decisione concerneva la sorveglianza passiva dello spazio aereo. Dal luglio 2005 quest'ultima viene garantita 24 ore su 24 dall'esercizio continuo di Florako e dall'impiego di Identification Operators. Ciò rappresenta un primo importante passo. Un beneficio decisivo in termini di sicurezza risulterebbe tuttavia soltanto se anche al di fuori dei normali orari di lavoro fossero messi a disposizione mezzi d'intervento». Il 3 febbraio 2010 il Consiglio federale aveva proposto di accogliere la mozione.

- 2011 - Il Consiglio nazionale spinge il Consiglio federale all'acquisto
Il 9 marzo 2011 il Consiglio nazionale ha deciso di spingere il Consiglio federale ad acquistare gli aviogetti da combattimento. Ha infatti approvato una mozione della propria Commissione della politica di sicurezza che chiede un rapido acquisto degli aerei.
- 2011 - Il Gripen è la soluzione ottimale per l'Esercito svizzero
30.11.2011 - Il Consiglio federale ha deciso di acquistare 22 velivoli del tipo Saab JAS 39E/F Gripen. Essi sostituiranno gli aviogetti Northrop F-5 Tiger II, in servizio da oltre trent'anni, che non soddisfano più le esigenze operative attuali.
- 2013 - Primo atterraggio di un velivolo da combattimento delle Forze aeree svizzere su un aerodromo russo
In occasione dell'11° Salone dell'aeronautica e dello spazio MANSK 2013 a Zhukovsky, il 29 agosto 2013 un velivolo da combattimento delle Forze aeree svizzere è atterrato per la prima volta su un aerodromo russo. Il giorno seguente, l'F/A-18D Hornet con l'identificazione J-5232 ha svolto il primo volo di presentazione davanti a un pubblico russo, raccogliendo innumerevoli sguardi d'ammirazione e applausi spontanei.
- 2014 - Referendum contro l'acquisto di nuovi velivoli da combattimento
Berna, 29.01.2014 - Il referendum contro la legge federale del 27 settembre 2013 sul fondo per l'acquisto dell'aereo da combattimento Gripen (Legge sul Fondo Gripen) è formalmente riuscito. 65'384 firme sulle 65'797 presentate sono valide.
Questo oggetto sarà quindi sottoposto alla votazione popolare del 18 maggio 2014 conformemente alla decisione del Consiglio federale del 15 gennaio 2014.
Nella sessione autunnale del 2013, il Parlamento aveva approvato l'acquisto di 22 Saab Gripen per l'ammontare di 3,126 miliardi di franchi.
- 2014 - L'elettorato dice «No» al Gripen
Il 18 maggio 2014 l'elettorato svizzero ha bocciato la legge sul Fondo Gripen. Il Consiglio federale e il Parlamento dovranno ora trovare delle alternative per colmare l'imminente lacuna in materia di sicurezza.

7 Prime: ALBA – Un successo grazie alla flessibilità

Nell'aprile del 1999 le Forze aeree hanno assolto il primo impiego umanitario con elicotteri all'estero.

Berna, 06.04.2009

Dieci anni fa, per la precisione martedì 6 aprile 1999, il Super Puma T-312 decollò da Brindisi, in Italia, alla volta di Tirana, in Albania. Per le Forze aeree svizzere iniziò così una nuova era, quella delle missioni umanitarie all'estero.

Per le Forze aeree, l'operazione ALBA iniziò pochi giorni prima dell'arrivo a Tirana. «Giovedì 1° aprile si è tenuto un primo rapporto con il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE)», aveva spiegato l'allora brigadiere e capo di stato maggiore delle Forze aeree Christophe Keckeis nella rivista delle Forze aeree, ricordando anche quanto fosse stato difficile

allacciare tutti i contatti necessari durante le feste pasquali. Ciononostante, fu possibile effettuare un volo di ricognizione con il Falcon. «Un'altra sfida è stata quella di trovare 43 volontari per l'operazione, che si sono poi riuniti il Lunedì di Pasqua ad Alpnach per il relativo briefing», aveva sottolineato Keckeis.



Figura 29: In Albania le Forze aeree hanno impiegato tre Super Puma su cui è stato applicata la scritta UNHCR.

Attesa per la decisione del Consiglio federale

L'operazione ALBA, che prevedeva l'impiego di tre Aérospatiale AS332M1 Super Puma, era stata pianificata dalle Forze aeree con così poco anticipo che, al momento del decollo del T-312, non era ancora arrivata l'autorizzazione del Consiglio federale. Si decise pertanto di decollare con il primo elicottero alla volta di Brindisi e di aspettare lì la relativa decisione politica. Quando giunse il "via libera" da Berna era già sera e, teoricamente, lo spazio aereo sopra l'Adriatico non era più a disposizione. «Gli italiani autorizzarono comunque il sorvolo, ed io, essendo di madrelingua italiana, potei occuparmi direttamente della questione», ricorda il pilota militare di professione Mariano Spada, il quale sottolinea come gli italiani si siano mostrati flessibili e come la flessibilità - dal Consiglio federale fino al meccanico sul posto - sia stata anche la chiave per la riuscita dell'intera operazione ALBA. Lui stesso era stato informato del suo imminente impiego soltanto il Venerdì Santo, e il Lunedì di Pasqua era volato a Brindisi con il Learjet per i necessari accertamenti sulla possibilità di sorvolare l'Adriatico fino in Albania. In un'ottica retrospettiva, Spada considera l'operazione ALBA una pietra miliare per le Forze aeree, in quanto ha spianato la strada per le missioni in Kosovo (KFOR - Kosovo Force), in Bosnia (EUFOR - European Union Force) e a Sumatra (SUMA). Due elicotteri delle Forze aeree svizzere sono ancora impiegati in Kosovo e altri due in Bosnia. Per Bernhard Müller, allora capo Trasporto aereo e oggi divisionario e capo Impiego delle Forze aeree, ALBA è stata un'operazione pionieristica. In particolare, ricorda quando, nel corso di un rapporto tenutosi dieci giorni prima dell'operazione ALBA, ebbe come ospite il relatore del capo del DDPS: «Ci aveva detto che in futuro avremmo dovuto assolvere degli impieghi all'estero con i nostri elicotteri, ma che prima sarebbero sicuramente passati altri dieci anni, ovvero il tempo necessario per la pianificazione, l'istruzione e l'allenamento. Dieci giorni dopo, il T-312 atterrò a Tirana». Per l'impiego con elicotteri a favore della KFOR, iniziato nel 2002, i militari hanno dunque avuto molto più tempo per la pianificazione che per l'istruzione. Spada aggiunge inoltre che in quel periodo sono state gettate le basi per i futuri impieghi umanitari a breve termine in Paesi sconosciuti, come per esempio quello del 2005 a Sumatra dopo lo Tsunami.

Trasportate 878 tonnellate di beni di soccorso

Durante l'operazione ALBA, che si è conclusa il 24 luglio 1999, sono state impiegate in Albania 136 persone tra militari delle Forze aeree e personale di sicurezza dell'ex Corpo della guardia delle fortificazioni, che hanno svolto 725 impieghi con elicotteri a favore dell'UNHCR, l'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati. Durante tali impieghi, nei campi profughi situati al confine tra Kosovo e Albania sono state trasportate 878 tonnellate di beni di soccorso come generi alimentari, farmaci o coperte di lana. Con i voli di ritorno sono inoltre stati evacuati 348 feriti. Il servizio di approvvigionamento del distaccamento svizzero ha infine messo a disposizione un Casa 235 spagnolo con cui sono state trasportate da Emmen a Tirana 137 tonnellate di beni.

8 Squadra di vigilanza

In questo ambito la maggior parte delle pagine è a disposizione unicamente in tedesco. Visiti perciò anche la pagina tedesca. Tuttavia alcune rubriche sono già state tradotte e sono indicate qui come pagine secondarie.



8.1 Storia: La squadra di vigilanza (sq vig) compie 60 anni

I “guardiani” del cielo svizzero



Figura 30: D3800 (aeroplano da combattimento multiuso Morane).

La squadra di vigilanza (sq vig) è stata istituita dal Consiglio federale durante i tenebrosi anni della Seconda guerra mondiale, più precisamente il 4 aprile 1941, quale formazione di professione permanente incaricata di salvaguardare la neutralità della Svizzera. Nel frattempo la situazione in materia di politica di sicurezza in Europa è cambiata radicalmente, ma non è l'unica ad aver subito delle trasformazioni. Infatti, anche l'aviazione militare svizzera ha vissuto un'evoluzione folgorante, segnatamente con il passaggio dagli aerei da caccia ad elica ai jet da combattimento ultramoderni da comando informatizzato. Profonde mutazioni ci sono state anche nell'ambito della minaccia aerea, ciò che ha portato a uno sviluppo considerevole della squadra di vigilanza. All'alba del nuovo millennio il personale, esclusivamente di professione, è dunque chiamato ad affrontare importanti sfide.

Nata in piena guerra



Figura 31: Me-109 E-3: l'unico caccia moderno e ad elevate prestazioni delle truppe d'aviazione durante il 2° conflitto mondiale.

Le nostre truppe dell'aviazione e di difesa contraerea sono state mobilitate il 28 agosto 1939, tre giorni prima che la Germania attaccasse la Polonia. Mentre nell'Europa orientale infuriava la guerra lampo e l'aviazione militare del 3° Reich impiegava aerei da combattimento ultramoderni in grande quantità, la Svizzera è stata costretta a licenziare cinque delle sue ventuno compagnie d'aviazione per mancanza di aerei. D'altro canto, solamente le compagnie 6, 15 e 21 con i loro caccia Me-109E erano in grado di impiegare aerei da combattimento moderni e confacenti alle esigenze belliche. Nel frattempo, la macchina bellica tedesca aveva sconfitto anche i paesi del Benelux e la Francia. In data 4 aprile 1941 il Consiglio federale, influenzato dalle forti impressioni, tal-

volta paralizzanti, generate dagli eventi, decise di creare una formazione aerea permanente composta di tre a sei squadriglie con tre pattuglie di tre aerei ciascuna. Nacque così la squadra di vigilanza. Quale suo primo comandante venne nominato il colonnello SMG Fritz Rihner. In seguito iniziò la ricerca dei piloti, degli osservatori e dei sottufficiali aspiranti piloti. A partire dai susseguenti mesi di agosto e novembre, i primi 28 ufficiali s'installarono nella base della squadra di vigilanza a Dübendorf. Agli inizi di agosto 1943, la squadra di vigilanza istituì le sue prime tre squadriglie. Le squadriglie I e II ricevettero in dotazione dei Morane D-3801, mentre la III venne equipaggiata con dei C-3603. Agli inizi del 1944, le truppe dell'aviazione disponevano di 72 C-35, 74 Morane D-3800, 93 Morane D-3801 e 72 Me-109. La squadra era sottoposta a una sollecitazione permanente e il tasso di disponibilità del materiale volante si aggirava attorno al 40 per cento. Gli aerei dotati di radio di bordo non erano affatto più numerosi. In un secondo momento, queste circostanze, unitamente ai miglioramenti conseguiti nell'ambito dei collegamenti per via orale, porteranno all'introduzione del famoso "codice Bambini".

Istruzione e prima missione di guerra



Figura 32: C-35: fu prevalentemente impiegato per il combattimento al suolo e la ricognizione aerea.

I candidati che seguivano la formazione interna alla squadra di vigilanza venivano istruiti successivamente sui Dewotine D-26 o D-27, sui Focke CV e sui velivoli polivalenti C-35. Segnatamente per quanto riguarda il C-35, l'istruzione era focalizzata soprattutto sulla collaborazione con gli osservatori. Tra gli esercizi prioritari figuravano appunto i voli di tiro, di fotografia e di ricognizione aerea, nonché quelli di navigazione e radio. I corsi di transizione sul caccia Morane 3800/01 iniziarono nell'estate 1943. Il 9 settembre dello stesso anno, dopo lo sbarco degli alleati in Italia, la squadra di vigilanza ha assolto il suo primo impiego in prossimità della zona interessata dalle ostilità. La sua missione consisteva nel

sorvegliare gli assi di transito lungo la frontiera sud, tra lo Spluga e la Bassa Engadina. Il 2 novembre 1943, quando i raid dei bombardieri alleati contro la Germania s'intensificarono, la squadra di vigilanza ricevette l'ordine di salvaguardare la neutralità con tutti i mezzi disponibili. Si registrò un incremento delle violazioni di territorio e un numero sempre maggiore di "fortezze volanti" che si erano smarrite o si trovavano in avaria tentavano di atterrare in Svizzera. Le squadriglie I e II della squadra di vigilanza costituivano le nostre formazioni d'allerta. Al termine della guerra, i rispettivi piloti dei caccia poterono vantarsi di aver costretto all'atterraggio 31 bombardieri B-17 e B-24. Allorquando l'attacco al suolo a supporto delle Forze terrestri fu elevato al rango di missione principale dell'aviazione militare, gli Me-109 e i Morane furono equipaggiati con appositi dispositivi per lo sgancio delle bombe. La suddivisione in formazioni volanti e terrestri, che sottolineò l'avvento delle "squadriglie d'aviazione" e delle compagnie d'aviazione dell'organizzazione di terra, avvenne nel 1945. Durante la Seconda guerra mondiale, le truppe dell'aviazione hanno ricevuto 470 nuovi aerei da combattimento. Nello stesso periodo 79 apparecchi si sono schiantati al suolo provocando la morte di 55 piloti e di 17 osservatori dell'aviazione militare.

Un dopoguerra a reazione

Mentre all'estero l'aeronautica militare puntava focosamente sulla sostituzione dei caccia a elica con dei jet da combattimento, in Svizzera la Commissione per la difesa nazionale vagliava l'eventualità di sbarazzarsi dell'aviazione militare per motivi di costi. In occasione del collaudo dei nuovi aerei da combattimento in Inghilterra, il DH-100 Vampire rivelò chiaramente prestazioni superiori. Questa sua superiorità tecnica trovò conferma anche in occasione di voli comparativi effettuati alla Axalp, dove il DH-100 inglese si distinse nettamente dai prototipi dei C-3504 e D-3802. Nel suo messaggio del 21 maggio 1947, il Consiglio federale propose quindi l'acquisto di 75 De Havilland DH-100 Vampire per 64 milioni di franchi destinati a sostituire gli Me-109. Tuttavia, in seno alla commissione della difesa alcuni membri espressero delle critiche facendo notare che gli esami medici per stabilire gli effetti dei voli a reazione sulla salute dei piloti non erano ancora conclusi. Nel 1948, si presentò l'opportunità di acquistare, al prezzo di 11 milioni di franchi, 130 P-51D Mustang provenienti dalle eccedenze dell'esercito americano di stanza in Germania. A partire dal febbraio 1949, alcuni piloti della squadra di vigilanza furono incaricati di assicurare i primi voli di trasferta di questi caccia americani a destinazione del nostro Paese. Nel novembre dello stesso anno, la compagnia aerea Swissair si trasferì all'aeroporto di Zurigo-Kloten cosicché l'aerodromo di Dübendorf fu adibito esclusivamente a base militare. Da allora, la vecchia aerostazione Swissair di Dübendorf, un sito memorabile nella storia dell'aviazione, è diventata l'ubicazione della squadra di vigilanza. Lo stesso anno segnò pure l'inizio del passaggio della squadriglia II al Vampire, passaggio che inaugurò l'era a reazione della squadra di vigilanza. In seguito, il Parlamento autorizzò l'acquisto di una seconda serie di cento DH-100 per un totale di 108 milioni di franchi.

Dai Paesi dell'Est spira un vento glaciale



Figura 33: Elicottero Hiller-360: nel 1952 si iniziò a costituire una flotta di elicotteri militari.

Tuttavia, le turbolenze mondiali non finirono lì. Nel 1948 i Sovietici isolarono Berlino dal resto del mondo. Nel 1949, venne fatta esplodere la prima bomba atomica sperimentale russa. La Guerra di Corea scoppiò nel 1950. Nel contesto della guerra fredda, le spaccature in tutto il mondo erano sempre più numerose. Nell'aprile 1951 le Camere federali votarono quindi un credito di 175 milioni di franchi per l'acquisto di 150 DH-112 Venom. Per la prima volta nella storia l'aviazione svizzera sarebbe dunque entrata in possesso di aerei equipaggiati di sedili eiettabili. L'istruzione venne assicurata attingendo al contingente di piloti della squadra di vigilanza, la quale mise pure a disposizione tutti i monitori di volo. Alla stessa epoca risale anche l'integrazione delle formazioni della squadra di vigilanza in seno alle truppe d'aviazione, dove sono divenute le squadriglie 1, 11, 16 e 17. La tecnologia degli aerei da combattimento non fu comunque l'unica a registrare dei progressi spettacolari e con l'acquisto di tre Hiller 360, avvenuto nel 1952, pure per la Svizzera iniziò l'era degli elicotteri. Anche il 17 ottobre 1953 fu una data storica. Si tratta infatti del giorno in cui si udì per la prima volta un bang supersonico nel cielo svizzero, segnatamente in occasione di una dimostrazione aerea effettuata da un caccia inglese ultramoderno, vale a dire un Hawker Hunter. Nel 1954 fece seguito una seconda ordinazione di cento Venom e la squadriglia 16 della squadra di vigilanza fu la prima unità professionale ad effettuare il passaggio al DH-112. Inoltre alcuni aerei militari sono stati impegnati in collaborazione con la Guardia aerea svizzera in missioni di soccorso in alcune regioni del Vorarlberg (Austria) colpite dalle valanghe. Così, a soli dieci anni dalla creazione della squadra di vigilanza, le truppe dell'aviazione fecero la loro entrata nell'era della reazione, vagliando e mettendo in servizio degli elicotteri, nonché introducendo e consolidando l'istruzione nel volo strumentale. Inoltre organizzarono la ricognizione aerea e costruirono le installazioni radar di preallerta e le caverne per gli aerei negli aerodromi militari alpini. Nel 1956, l'anno della crisi di Suez e dei disordini in Ungheria, le Forze aeree svizzere erano le prime del mondo ad aver equipaggiato tutte le loro squadriglie, nella fattispecie ventuno, con moderni aerei a reazione. A seguito di una riforma dell'istruzione, i piloti venivano ormai istruiti sugli aerei scuola del tipo Pilatus P-3, nonché sui jet DH-115 Vampire-Trainer e caccia monoposto DH-100 Venom. Ricordiamo a margine che è stata la squadriglia 16 della squadra di vigilanza a vincere i primi campionati AVIA delle

Forze aeree nel seguente mese di agosto. Ora che la preponderanza del fattore della superiorità aerea era ormai acquisito, gli sforzi principali della difesa vennero focalizzati sulla salvaguardia della sovranità del nostro spazio aereo.

Abbandoni e metamorfosi



Figura 34: FFA P-16: lo stop agli acquisti diede il colpo di grazia all'industria aeronautica militare svizzera.

Nel mese di gennaio 1958, il Parlamento elvetico votò un credito di 313 milioni di franchi per l'acquisto di cento apparecchi del tipo Hawker-Hunter dall'Inghilterra. Il 19 marzo dello stesso anno fu pure emanato un decreto federale che prevedeva l'acquisto di cento cacciabombardieri P-16 FAA di fabbricazione indigena. Tuttavia, a seguito di un malcapitato P-16 della serie preliminare precipitato nel Lago di Costanza, il Consiglio federale annullò l'ordinazione di cento P-16. Dopo l'abbandono del progetto relativo all'aereo da combattimento N-20 della Fabbrica federale di aeroplani, questa decisione segnò la fine definitiva dell'industria aeronautica svizzera. Il 1° febbraio 1959 venne promulgato un decreto federale per promuovere le giovani leve dei piloti, al quale fece seguito, nel 1969, una convenzione che disciplina le modalità che permettevano ai piloti della squadra di vigilanza di riciclarsi nell'aviazione civile. Ancora oggi il passaggio dei piloti della squadra di vigilanza alla Swissair è regolato da questo accordo.



Figura 35: Hunter: la sua potenza ed eleganza lo hanno reso una leggenda.

Nello stesso anno è pure avvenuta la riconversione delle squadriglie 1 e 11 sull'Hunter, un jet tanto potente quanto elegante. Con la riforma dell'esercito sopravvenuta agli inizi degli anni 60, all'aviazione militare furono assegnati i seguenti tre compiti: preservare l'integrità dello spazio aereo, supportare le truppe di terra e assicurare la capacità di intraprendere il combattimento aereo in modo efficace. Tenuto conto che la guerra fredda si fondava sulla dissuasione nucleare, nel contesto della modernizzazione dei mezzi per la guerra aerea è pure stata vagliata l'eventualità di acquisire degli ordigni nucleari. Il 28 aprile 1961, il Consiglio federale ha poi proposto l'acquisto di cento jet supersonici del tipo Mirage-III S Dassault. Nel 1963 furono invece votati i crediti per l'acquisto dei primi Alouette III nonché di un certo numero di Alouette II supplementari, entrambi prodotti dalla Sud Aviation. L'autonomia dei trasporti aerei in seno alle Forze aeree cominciava via via a concretizzarsi. Il 1964 segnò una tappa importante nella storia della squadra di vigilanza, in quanto fu l'anno in cui venne ufficialmente creata la famosa Patrouille Suisse, composta esclusivamente di piloti di professione appartenenti alla squadra. In tutti questi anni la Patrouille Suisse ha effettuato centinaia di dimostrazioni aeree senza incidenti, in un primo tempo a bordo di velivoli del tipo Hawker-Hunter e in seguito con degli F-5, facendo rivivere il sogno di Icaro a migliaia di spettatori. Nel corso del medesimo anno, è avvenuta la riconversione dei primi dieci piloti della squadra di vigilanza sul Mirage-III S, ciò che ha segnato l'entrata delle Forze aeree nell'era supersonica Mach2.

Espansione in barba alle avversità



Figura 36: Mirage III S: l'avvento dell'era Mach-2 grazie all'intercettore ogni tempo.

Con l'introduzione dei nuovi elicotteri cui ha fatto seguito, il 1° maggio 1966, la creazione del Service Suisse de Sauvetage par Hélicoptères militaires (SHM), nonché con l'inizio della sorveglianza aerea delle frontiere, i piloti sono stati confrontati con nuove sfide di notevole portata. A seguito delle riduzioni del budget militare decise dal Parlamento, le quali si sono tradotte in un periodo di rigore economico per le Forze aeree, 13 piloti di professione hanno deciso di passare alla Swissair, ciò che ha portato a una carenza di effettivi in seno alla squadra di vigilanza. Nel 1968 sono diventati operativi i Mirage III S delle squadriglie 16 e 17, sempre equipaggiati con missili aria-aria. Nel quadro di una riorganizzazione effettuata nel 1972, l'istruzione dei piloti d'elicotteri è stata completamente separata. Nello stesso periodo il Consiglio federale aveva rifiutato l'acquisto del LTV A-7 Corsair e del Milan Dassault. Co-

munque, nonostante questi presupposti sfavorevoli, agli inizi del 1973 la squadra di vigilanza era riuscita a triplicare i suoi effettivi che contavano ora 120 piloti militari di professione. Nel 1975, ottenne la sua quinta squadriglia di professionisti, la 18. Si registrava una crescita inarrestabile per quanto riguarda l'importanza dei trasporti aerei e i piloti di elicotteri venivano viepiù impiegati per svolgere missioni reali, segnatamente nell'aprile 1975 quando caddero numerose valanghe nella Svizzera centrale, in Ticino e nei Grigioni. Al fine di permettere alle Forze aeree di risolvere i suoi problemi concettuali e di materiale, il Consiglio federale stanziò 1,17 miliardi di franchi per l'acquisto di 72 caccia di copertura aerea 5E/F. Le squadriglie 11 e 18 sono state le prime ad effettuare il passaggio al nuovo jet. A partire dal 1976, l'aerodromo d'addestramento di Payerne, anch'esso una base della squadra di vigilanza, è stato trasformato in una vera e propria base di guerra moderna dotata di hangar protetti per gli aerei da combattimento. Il costante sviluppo delle tecnologie ha fatto guadagnare importanza anche alla condotta della guerra elettronica, in breve CGE. Nel 1979 sono stati impiegati per la prima volta degli operatori di bordo su velivoli biposto del tipo DH-115 e Hunter. La squadra di vigilanza iniziò a dirigere dei tiri al cannone aria-aria sul Dammastock, realizzando così una prima nel tiro con i cannoni di bordo contro bersagli trainati. L'acquisto di 40 aerei d'addestramento del tipo PC-7 avvenuto nel 1981 ha segnato un'ulteriore tappa importante nell'ambito dell'istruzione di base dei piloti. Nello stesso anno, la soppressione della fase d'istruzione intermedia sui DH-112 ha contribuito anch'essa al progresso dell'istruzione dei giovani piloti offrendo loro la possibilità di passare direttamente dal Vampire all'Hunter e al Tiger. Si tratta di un'esperienza particolarmente interessante ai nostri occhi, in quanto le attuali riforme prevedono il passaggio diretto dei piloti di jet dal Hawk all'F/A-18 Hornet, senza tappe intermedie. Pochi anni prima che terminasse la guerra fredda, i piloti jet della squadra di vigilanza hanno vissuto i loro primi impieghi reali dopo la fine della Seconda guerra mondiale. Il Consiglio federale aveva infatti vietato alla compagnia aerea Aeroflot di sorvolare il territorio elvetico dopo che, il 1° settembre 1983, un caccia sovietico aveva abbattuto un aereo di linea coreano del tipo Boeing B-747. Le truppe dell'aviazione e della difesa contraerea, tra cui anche la squadra di vigilanza, furono quindi incaricate di sorvegliare e controllare in permanenza il nostro spazio aereo. Nello stesso periodo le Forze aeree avevano effettuato per la prima volta un addestramento all'estero. Tra il 7 e il 18 gennaio 1985 24 piloti della squadra di vigilanza si erano infatti recati in Sardegna con sei Mirage e sei Tiger per seguire un addestramento al combattimento aereo supersonico. I sistemi di sorveglianza e di misurazione elettronici (ACMI) installati nella zona d'addestramento permettevano infatti di analizzare i parametri di volo con una precisione mai vista finora. Nel 1986 toccò agli elicotteri presentarsi sulla ribalta. Dopo l'incidente occorso al reattore nucleare di Tschernobil il 26 aprile, i piloti della squadra di vigilanza avevano ricevuto l'incombenza di effettuare delle misurazioni aeree della radioattività. Il 24 settembre successivo, il Consiglio federale ha d'altronde stanziato 46 milioni di franchi per l'acquisto di tre elicotteri da trasporto Super Puma. In quel periodo gli effettivi della squadra di vigilanza raggiunsero le 150 unità. A seguito dell'acquisto di 20 jet d'addestramento Hawk, approvato nel marzo 1987, è stato introdotto lo stage di formazione rielaborato per futuri piloti di jet "API compact".

Donne pilota – l'F/A-18

Nel 1985 la Svizzera ha dato avvio a una valutazione preliminare in prospettiva dell'acquisto di un nuovo aereo da combattimento. Nel 1987 la squadra di vigilanza si è dotata di una seconda formazione acrobatica, ovvero il PC-7 Team. Questa impressionante compagine formata da nove aerei ha effettuato il suo primo volo in occasione dei campionati delle Forze aeree. Dalla loro entusiasmante dimostrazione del 1989, avvenuta nell'ambito del 75° anniversario dell'aviazione militare, gli assi del volo acrobatico a elica della squadra di vigilanza continuano ad allietare un vasto pubblico, sia in Svizzera sia all'estero, con un grazioso balletto aereo a bordo dei loro inconfondibili PC-7 in livrea arancione dotati di turbopropulsore. Dopo il tragico incidente occorso alle Frecce Tricolori nel 1988 a Ramstein, anche le prescrizioni di sicurezza della Patrouille Suisse sono state oggetto di una revisione e il Consiglio federale si è dichiarato espressamente favorevole al mantenimento di questa formazione acrobatica della squadra di vigilanza. In data 10 ottobre 1988, la Patrouille Suisse ha ottenuto il "diploma d'onore" della Federazione aeronautica internazionale a Sydney, che è anche stato una meritata ricompensa per la sua professionalità nonché per la sua disciplina di volo

e le sue norme di sicurezza estremamente severe. Alcuni giorni prima, segnatamente il 3 ottobre, il Consiglio federale aveva gettato le basi per il futuro delle Forze aeree approvando l'acquisto di 34 F/A-18 Hornet. D'altro canto le prime esperienze fatte con i tre Super Puma sono state talmente convincenti da indurre i responsabili a ordinare 12 ulteriori elicotteri nel 1989. L'anno successivo, dunque nel 1990, si procedette a una ristrutturazione delle Forze aeree. Da allora esse sono articolate nei tre settori difesa aerea, trasporti aerei ed esplorazione aerea. Nel 1993 il popolo svizzero ha respinto nettamente un'iniziativa popolare lanciata per impedire l'acquisto di ulteriori jet da combattimento. Con ciò era data via libera per il passaggio delle Forze aeree alla nuova generazione di velivoli. Nel corso dello stesso anno, furono pure gettate le basi giuridiche che avrebbero poi permesso alle donne di accedere alla carriera di pilota militare. Le prime candidate hanno dovuto fare la gavetta attraverso il comando di un elicottero prima di diventare piloti di jet e monitrici di volo presso la squadra di vigilanza a partire dal 1996. Il 2 giugno 1995 le prime quattro donne hanno conseguito il brevetto di pilota d'elicottero presso le Forze aeree. Con la revisione della legge militare che prevede appunto la possibilità per le donne di accedere alle funzioni di combattimento, esse potranno quindi ben presto sedersi ai comandi di un F/A-18.

Nuovi compiti in seguito alla distensione tra Est e Ovest

Per quanto riguarda l'esercito e le Forze aeree, il periodo seguente alla guerra fredda è stato caratterizzato da tutta una serie di riforme nonché da continue riduzioni del budget militare e dalla ricerca di una legittimazione come pure dall'introduzione di nuovi compiti e strutture. Questa evoluzione frenetica non ha risparmiato la squadra di vigilanza, che da allora vive in un clima di agitazione febbrile e si vede costantemente confrontata a nuovi compiti con conseguenti tensioni sul piano delle risorse umane disponibili. Di pari passo, l'apertura verso i paesi esteri ha reso possibili forme di cooperazione di cui prima si poteva solo sognare. Grazie alla stipulazione di un numero sempre maggiore di accordi internazionali, le Forze aeree hanno infatti potuto incrementare la cooperazione con i loro omologhi stranieri nell'ambito dell'istruzione e dell'addestramento. Gli esercizi multinazionali a scadenza annuale quali NOMAD e AMADEUS sono ormai parte integrante del programma corrente della squadra di vigilanza, alla stessa stregua delle campagne d'esercizi NORKA nel Mare del nord e NIGHWAY in Norvegia. Dal mese di maggio 2000, i piloti della squadriglia 17 si esercitano in una delicata operazione che prevede il rifornimento in volo. Per la prima volta nella storia, il Consiglio federale ha inviato degli elicotteri dell'esercito ai margini immediati di una zona bellica, segnatamente in Albania, dove i piloti della squadra di vigilanza hanno effettuato numerosi voli con i loro Super Puma nell'ambito degli aiuti umanitari a favore della popolazione civile a partire dall'aprile 1999. Il tutto è avvenuto nel contesto della "Task Force Alba", sotto l'egida dell'UNHCR. Da quel momento, tale impiego simboleggia la nuova politica di sicurezza della Svizzera, mirata a garantire la sicurezza tramite la cooperazione. La stessa filosofia sta pure alla base dell'impiego del personale di professione delle Forze aeree e della squadra di vigilanza nell'ambito del "Partenariato per la pace". Questi compiti, importanti anche sul piano morale, portano con sé nuove sfide per quest'ultima. Indubbiamente, da quando esiste la squadra di vigilanza, il divario che separa la passione per l'aviazione e una quotidianità tempestata di compiti estremamente complessi non è mai stato così grande.

L'essere umano al centro dell'attenzione



Figura 37: Alouette II: uno dei primi elicotteri da trasporto.

Già nel lontano 1967 il Consiglio federale aveva tentato di arginare l'esodo verso le compagnie aeree civili concedendo delle indennità pecuniarie nell'ambito dell'Ordinanza sui piloti militari. Oggigiorno i professionisti delle Forze aeree e della squadra di vigilanza operano ed evolvono in un contesto appassionante ma anche difficile. Finora le forze aeree e la squadra di vigilanza erano soprattutto degli strumenti di difesa, mentre ai nostri giorni sono in procinto di diventare una componente dell'esercito, i cui sforzi principali saranno concentrati sui trasporti aerei. L'evoluzione della minaccia si ripercuote direttamente sulle priorità dei compiti affidati alle Forze aeree. Di conseguenza, gli impieghi in caso di catastrofe a livello internazionale e nazionale nonché le opera-

zioni in favore della pace nel contesto dell'architettura di sicurezza europea conferiscono un'importanza sempre maggiore ai trasporti aerei. E' proprio in quest'ottica che nel 1998 sono stati acquistati i 12 ulteriori elicotteri "Cougar" (Super Puma) che verranno messi in servizio prossimamente. Comunque, pur disponendo di materiale di volo ultramoderno, le risorse umane disponibili tendono ad esaurirsi a causa del costante aumento dei compiti nonché di una politica del personale orientata al risparmio. D'altro canto, la crescita irrefrenabile dell'aviazione civile sommata a un contesto professionale meno pericoloso e al prestigio di cui godono i piloti di linea unitamente alle allettanti prestazioni sociali offerte alla categoria rappresentano pur sempre una tentazione per i piloti della squadra di vigilanza. Il possibile esodo dei piloti verso l'aviazione civile costituisce di per sé un ulteriore fattore di stress per i professionisti che rimangono fedeli alla squadra. Contemporaneamente è prevedibile un sensibile aumento del fabbisogno di personale in relazione con l'acquisto e l'introduzione dei futuri sistemi d'arma. Se non si vogliono compromettere l'attuale impiego e la manutenzione degli aerei né l'acquisto e l'introduzione di importanti sistemi in futuro, è opportuno prendere delle decisioni per quanto concerne la politica del personale da seguire. L'insieme delle condizioni materiali offerte dalla squadra di vigilanza deve infatti reggere il confronto con gli altri segmenti sul mercato del lavoro. Inoltre è necessario che le condizioni di lavoro e l'effettivo siano adeguati al volume di lavoro e ai compiti, che sono entrambi costantemente in crescita. Maggio 2001

9 La storia dei granatieri paracadutisti



La compagnia di esploratori paracadutisti 17 (cp espl par 17) prende origine dalla compagnia di ricognizione 17 (cp ric 17) a sua volta nata dalla leggendaria compagnia di granatieri paracadutisti 17. Queste tre designazioni di un'unica truppa di paracadutisti dell'Esercito svizzero si sono succedute nel tempo. Tutte stanno a indicare la medesima unità che nel corso degli anni ha modificato il suo concetto d'impiego, proprio come la sua designazione. Il numero 17 era ed è presente in ciascuna designazione. Non stupisce quindi che tra di loro i paracadutisti si chiamino "quelli della 17".

Gli antefatti



Figura 38: Granatieri paracadutisti.

I paracadutisti balzano alla ribalta nei media nell'autunno del 1964 durante la manovra del 4° corpo d'armata. 28 paracadutisti civili (militarizzati) di diverse Armi e gradi militari, provenienti da tutta la Svizzera, si riuniscono sull'aerodromo militare di Dübendorf per preparare le azioni dei giorni seguenti. Ognuno ha portato con sé il proprio paracadute privato, compresi gli stivali di lancio, visto che a quel momento l'esercito non disponeva ancora di tali oggetti d'equipaggiamento. Quali impieghi di manovra erano previsti 2 lanci dallo Ju-52 nonché un impiego di una formazione mista dal Do-27 e da elicotteri. Il primo impiego ebbe luogo presso il Weinlandbrücke sulla riva nord del Thur e fu seguito dal capo del DMF. Si trattava di conquistare la testa di ponte; l'avversario venne sorpreso e in breve tempo venne preso possesso del ponte! 2 giorni più tardi la zona circostante il ponte sul Thur nei pressi di Gütighausen era l'obiettivo dei paracadutisti estremamente motivati; il compito era il medesimo. Anche in questo caso i paracadutisti adempirono il compito con successo. Il terzo impiego era un'azione di comando contro un PC avversario nella zona di Sciaffusa. L'avversario sorpreso fu sopraffatto e il PC venne preso, sebbene durante il volo d'avvicinamento tattico il comandante d'impiego ordinò di far atterrare i due elicotteri Al-2 più arretrati sul luogo di un incidente vero e proprio. Qui i paracadutisti prestarono con successo i primi soccorsi ai feriti di un trasporto di munizioni dell'artiglieria.

Grazie alle capacità e all'entusiasmo dei paracadutisti militari ad hoc è stato possibile considerare un successo questo primo impiego. Altri impieghi di manovra da parte di paracadutisti civili ebbero luogo con esito positivo nel 1966.

Costituzione della cp granatieri paracadutisti 17



Nel messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale del 21 febbraio 1968 sull'organizzazione delle Forze terrestri (non disponibile in italiano) si fa riferimento tra l'altro alla costituzione della cp granatieri paracadutisti 17:

"(...) la via aerea costituisce tuttavia spesso l'unica possibilità, per svolgere in situazioni di guerra azioni limitate ma decisive (...) Inizialmente dovrà essere costituita una compagnia di granatieri paracadutisti e dopo le opportune esperienze si provvederà eventualmente alla creazione di una seconda compagnia. Non si tratta di allestire delle formazioni più grandi di questo genere."

La rinuncia a creare formazioni più grandi indica il carattere della truppa, ovvero di piccole dimensioni, attiva sotto copertura ed efficiente. La seconda compagnia non è tuttora stata realizzata, sebbene sarebbe necessario un numero maggiore di esploratori paracadutisti per far fronte ai bisogni di informazioni dell'esercito nel settore operativo.

Il messaggio del Consiglio federale prevedeva due compiti principali per i soldati paracadutisti: l'esplorazione (i cosiddetti compiti di ricognizione, ovvero la ricerca di informazioni nel settore avversario) e il combattimento (azioni di guerra nel settore avversario, ossia il sabotaggio di opere importanti). La cp granatieri paracadutisti 17 vide la luce il 1° gennaio 1969.

La cp granatieri paracadutisti 17



Figura 39: Granatieri paracadutisti.

I granatieri paracadutisti, oggi esploratori paracadutisti, vengono assegnati alle cosiddette unità "commando". Operano in nuclei di 4-5 uomini, completamente autonomi, se possibile invisibili, dietro le linee avversarie e senza supporto diretto della propria formazione, analogamente alle "Special Operation Forces" straniere. Un corso preparatorio (C prep) per granatieri paracadutisti prima del corso d'addestramento (C addestr) vero e proprio ebbe luogo nell'autunno 1968 a Locarno. Durante questo corso vennero formati i quadri per i futuri C addestr. Vi parteciparono 4 istruttori e 3 ufficiali di milizia. Gli istruttori (2 uff e 2 suff) avevano già assolto dei corsi presso unità di paracadutisti straniere.



Figura 40: Scuola granatieri a Losone.

Nella primavera del 1969 presso le scuole granatieri a Losone ebbe luogo un C addestr di 7 settimane per granatieri paracadutisti. Per questo corso furono contattati già nel 1967 i soldati di tutte le Armi che possedevano un brevetto civile di paracadutista e che, dopo aver superato il C addestr, dovevano ancora prestare almeno 4 CR. Molte furono le persone che si annunciarono. I candidati dovettero sottoporsi a un esame d'idoneità psicologico e medico della durata di due giorni presso l'Istituto di medicina aeronautica di Dübendorf. 48 candidati superarono queste visite e nell'aprile 1969 entrarono in servizio per il C addestr in Ticino. La metà di loro seguì l'istruzione per combattenti mentre l'altra metà per piloti di ricognizione. Non si trattava certo di un servizio semplice. I quadri formati durante il C prep plasmarono letteralmente i candidati e al termine di questa dura istruzione di 7 settimane consegnarono l'ambito e meritato brevetto di granatiere paracadutista soltanto a 22 militari. La cerimonia ebbe luogo a Bellinzona nella corte di Castelgrande. In questo modo erano state gettate le basi della cp gran par 17.

Sempre nel 1969 ebbe luogo il primo servizio di truppa vero e proprio, un corso d'allenamento (C allen) della giovane unità. Il programma d'istruzione di questo C allen comprendeva sport, tiro, armi straniere, mentre l'elemento principale del corso era l'istruzione paracadutistica con armi e carichi, sia di giorno che di notte (mantenimento e incremento del livello della tecnica paracadutistica). Questo primo corso si tenne in agosto presso l'aerodromo di Sitterdorf nella Svizzera orientale con un tempo stupendo. Il C allen costituisce del resto (ancora oggi) una parte dei servizi di truppa che i paracadutisti devono prestare annualmente.



Figura 41: Istruzione dei granatieri paracadutisti.



Figura 42: Istruzione dei granatieri paracadutisti.

Da gennaio a giugno del 1970 ebbero luogo a Losone la prima SSU e la prima SR granatieri paracadutisti. Fino al 1977 l'istruzione dei granatieri paracadutisti fu subordinata al cdo della Divisione della fanteria e quindi l'SSU e la SR vennero svolte presso le scuole granatieri a Losone e, dal 1972, a Isonne. Gli aspiranti ufficiali vennero convocati per la SU della fanteria con il servizio pratico in una SR granatieri paracadutisti.

Il passaggio delle scuole di granatieri paracadutisti alle truppe d'aviazione avvenne nel 1978. La cp granatieri paracadutisti 17 fu fin dall'inizio subordinata alle truppe d'aviazione.

Come già menzionato, durante il C addestr 69 l'istruzione fu suddivisa tra azioni di guerra e ricognizione. Il compito principale dei combattenti consisteva nel sabotare opere importanti per l'avversario quali piloni dell'alta tensione/conduitture, ponti, stazioni di trasformazione, condotte forzate di centrali idroelettriche, PC, trasporti di truppe, materiale e munizioni, ecc., nello sbarrare e nel rendere impraticabili importanti vie di comunicazione quali linee ferroviarie e collegamenti stradali, ev. il rapimento di importanti personalità. I combattenti erano noti per i loro metodi non proprio delicati durante l'impiego.

Il compito principale dei piloti di ricognizione (e oggi degli esploratori paracadutisti) è la ricerca di informazioni in territorio avversario. Sono equipaggiati con i più moderni mezzi di comunicazione. Siccome l'istruzione dei combattenti è estremamente dispendiosa e le esigenze dell'esercito si orientano piuttosto sulla ricerca di informazioni, dal 1976 vengono istruiti soltanto i piloti di ricognizione. I combattenti rimasero incorporati nella compagnia 17 fino al loro proscioglimento avvenuto per limiti d'età e continuarono a far parlare di loro durante le spettacolari azioni "commando" in occasione di manovre.

Per mantenere elevato il livello d'istruzione e migliorare costantemente, i paracadutisti prestano ogni anno 5 settimane di servizio militare obbligatorio: 1 CR di tre settimane, 1 C allen (corso d'allenamento) di una settimana, 6 giorni di allen indiv (allenamento individuale) suddivisi sull'arco dell'anno. Durante il C allen e l'allen indiv l'accento viene posto sul servizio di lancio, mentre durante il C allen soprattutto sul lancio notturno (obiettivo dell'istruzione paracadutistica già durante la SR sono i lanci con armi e carico di notte in terreni sconosciuti). Molti paracadutisti prestano inoltre servizio militare facoltativo a favore di attività fuori del servizio (diverse gare in Svizzera e all'estero).

L'esercito riunisce le unità speciali



22.04.2010 - Sulla base delle raccomandazioni dell'Ispettorato del DDPS e in considerazione delle decisioni del comando dell'esercito, il capo del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), consigliere federale Ueli Maurer, ha deciso di procedere a diverse ottimizzazioni nell'ambito delle unità speciali. Concretamente si tratta di raggruppare le prestazioni, sfruttare le sinergie, ridurre le interfacce ed eliminare i dopponi. Grazie alle sinergie ricavate, si prevede una riduzione dei costi complessivi annuali del comando forze speciali dell'esercito. La realizzazione sarà completata entro la fine del 2011.

Saranno riunite le attuali formazioni d'esplorazione e di granatieri dell'esercito (il comando dei granatieri 1 e il distaccamento d'esplorazione dell'esercito 10 [DEE 10], il comando delle scuole e dei corsi dei granatieri, il comando delle scuole e dei corsi per esploratori paracadutisti 83, i battaglioni di granatieri e la compagnia di esploratori paracadutisti 17) con elementi dei servizi speciali della Sicurezza militare.

10 Musei delle Forze aeree svizzere

10.1 AIR FORCE CENTER - FLIEGER FLAB MUSEUM Dübendorf



Esposizione permanente di aeroplani presso il Museo dell'aviazione di Dübendorf.



Presso il museo è possibile visitare tra l'altro una vasta esposizione con oltre 40 aerei ed elicotteri, dai biplani risalenti alla Prima guerra mondiale fino agli intercettori che raggiungono una velocità doppia rispetto a quella del suono.

10.2 Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes»



Museo dell'aviazione militare a Payerne «Clin d'Ailes»

10.3 Flight Sim Center du Musée «Clin d'Ailes»

