

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 46 (1974)
Heft: 4

Artikel: Breve storia dell'aviazione militare
Autor: Taminelli, Athos
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246280>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.12.2024

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

Breve storia dell'aviazione militare

Col Athos TAMINELLI

Quest'anno ricorre il 60. anniversario di fondazione dell'aviazione militare svizzera. Diverse manifestazioni vogliono festeggiare questa ricorrenza e si prefiggono di far meglio conoscere al pubblico questa nostra aviazione militare come pure di stringere nuovi legami con la nostra gioventù. Rileviamo l'esposizione speciale presso il Museo svizzero dei trasporti a Lucerna, tuttora in corso, e le cui porte rimarranno aperte almeno fino alla fine di agosto. Delle giornate cosiddette «delle porte aperte» furono già organizzate su parecchi aerodromi militari, e altre lo saranno ancora nel corso del prossimo autunno.

In questo contesto crediamo sia utile presentare ai lettori della Rivista militare della Svizzera italiana un riassunto della storia della nostra aviazione militare e successivamente quattro articoli tutti concernenti l'arma aerea (NdR).

I precursori (1910 - 1914)

Nel 1910 gli aerostieri e gli aviatori chiesero l'appoggio del Dipartimento militare federale in vista dell'istruzione aeronautica e lo pregarono contemporaneamente di esaminare se gli aeroplani non potessero essere utilizzati a scopi bellici.

Fu loro risposto che per le autorità il momento non era ancora venuto d'interessarsi ufficialmente all'aviazione e che sarebbe stato dapprima necessario riunire le dovute esperienze

Un anno dopo il I ten Real, che aveva frequentato privatamente una scuola d'aviazione a Darmstadt, consegnò a sua volta al Dipartimento militare un rapporto dettagliato sull'aviazione in Germania. Nel settembre 1911 l'aviatore Failloubaz partecipò a titolo di prova alle manovre del 1. Corpo d'armata. Il suo volo di ricognizione si terminò con un atterraggio in un prato e con la rottura del velivolo. Ciò non fu certo favorevole alla concessione di crediti per la creazione di una aviazione militare.

Verso la metà dell'anno 1912 l'Aero Club svizzero indirizzò una memoria al Capo dello stato maggiore generale allo scopo di ottenere un credito annuo di 50.000 fr. destinato alla formazione di piloti, ciò che avrebbe permesso la loro partecipazione agli esercizi militari con i loro propri velivoli. L'Aero Club proponeva ugualmente che dei

premi fossero assegnati al fine di promuovere, genericamente, l'aviazione militare nazionale.

Il ten col Borel, un attivissimo aviatore di Ginevra, propose al Capo dello stato maggiore generale, la creazione di una truppa d'aviazione. Egli suggeriva di fondare dapprima una scuola militare d'aviazione comprendente 7 apparecchi, ciò che avrebbe permesso d'istruire 20 piloti, e di creare una compagnia d'aviazione con 8 velivoli.

Ma tutte queste proposte risultarono inutili, poiché il Capo del Dipartimento militare federale spiegò, nell'estate del 1912, che si era ben disposti a considerare l'aviazione con un certo interesse, ma che l'esercito aveva ben altre missioni da compiere che non quella di creare una truppa d'aviazione.

Il 1. gennaio 1913 la Società svizzera degli ufficiali lanciò un appello ardente al popolo svizzero:

«L'aviazione ha appassionato i primi anni del 20. secolo e ha suscitato il più grande entusiasmo del nostro tempo. Essa ha cessato d'essere un semplice sport. L'aviazione è divenuta il complemento necessario dell'esercito... la Società svizzera degli ufficiali, preoccupata della difesa del paese, sottolinea la necessità di dotare il nostro esercito di aeroplani... essa ha deciso d'organizzare una colletta nazionale destinata alla creazione di un'aviazione militare... Lo spettacolo di un popolo che offre spontaneamente al suo governo i fondi necessari ad un'opera di difesa nazionale è sano e riconfortante... Crediamo dunque poter fare appello senza esitazione allo spirito di sacrificio del popolo svizzero».

Quest'appello ottenne un successo considerevole: la colletta fruttò la somma di 1.734.563 franchi.

Alla stessa epoca delle sottoscrizioni nazionali analoghe furono organizzate un po' dappertutto in Europa. In Germania furono riuniti 13 milioni e mezzo di franchi, in Francia 4 milioni. Dei paesi come l'Austria, l'Italia e la Russia riuscirono a raccogliere 3 a 4 milioni di franchi. E' stata però la Svizzera che riuscì ad ottenere il più bel risultato per testa d'abitante.

Si può quindi affermare che l'aviazione militare del nostro paese è stata veramente creata dal suo popolo.

Occorreva denaro e occorrevano idee. La Confederazione non possedeva industrie aeronautiche. C'erano però alcuni uomini, appassio-

nati del volo, proprietari di aerei di costruzione propria o acquistati all'estero, specialmente in Francia (Blériot, Farman, Morane, Saulnier) e in Germania (Aviatik, LVG Lufverkehrsgesellschaft). Una commissione fu creata allo scopo di studiare l'acquisto di velivoli per l'esercito. Dopo essersi recata in Francia, in Germania ed in Austria essa decise l'acquisto di 6 aerei LVG Schneider. Questi apparecchi, comandati il 27 giugno 1914, non raggiunsero mai la Svizzera, poiché, poco tempo dopo, scoppiava la guerra.

Gli inizi (1914)

La nascita dell'aviazione militare fu bruscamente accelerata dallo scoppio della prima guerra mondiale.

Quando, il 1. agosto 1914, le campane a stormo chiamarono i cittadini alle armi, alcuni uomini si presentarono con i loro aeroplani. Lasciamo la parola al primo comandante di questo pugno di uomini, il capitano Real:

«Il 31 luglio 1914, fui chiamato allo stato maggiore generale e incaricato di creare le truppe d'aviazione. Un foglio di carta bianca, una matita ed uno stanzino nel solaio del Palazzo federale, tale si presentava la situazione. Bisognava davvero cominciare da zero...».

Il capitano Real dette l'impulso iniziale alla creazione delle truppe d'aviazione. Egli requisì senz'altre formalità gli aerei stranieri presenti all'Esposizione nazionale. Si fece poi riservare il capannone degli aerostieri, a Berna, allo scopo di ricoverarvi i suoi velivoli. Riunì quindi attorno a sé gli aviatori Bider, Audemars, Burri, Parmelin, Cuendet, Comte, Durafour, Grandjean e Lugrin. La maggiore parte di loro si era distinta prendendo parte a dei voli audacissimi e la loro fama aveva varcato le frontiere del paese.

Nel piccolo gruppo erano presenti quasi altrettanti tipi di velivoli che di piloti: 2 monoplani Blériot, un monoplano Morane, un monoplano Grandjean, due biplani LVG, un biplano Farman, un biplano Aviatik ed un motore di riserva. Questi 10 uomini e questi 8 velivoli costituirono, nel 1914, il nocciolo dell'aviazione militare svizzera. Furono aiutati benevolmente dall'arma sorella, la truppa degli aerostieri.

La prima guerra mondiale (1914 - 1918)

Mentre la Svizzera stava circondata da paesi in guerra, alcune divisioni dell'esercito erano mobilitate alle frontiere e sui valichi alpini. La piccola aviazione svizzera, sufficientemente impegnata con i lavori d'organizzazione, non poteva essere impiegata alla difesa della neutralità dello spazio aereo nazionale. Non ne sarebbe nemmeno stata capace, poiché non possedeva che degli aerei da ricognizione. A parte il pilota, l'osservatore era armato di carabina, che poteva essere impiegata per il tiro contro gli eventuali aerei nemici. Più tardi fu dotato di alcune manciate di frecce a punta d'acciaio, ciò che gli avrebbe permesso di combattere le colonne in marcia.

Prima di tutto era necessario formare degli aviatori. Le difficoltà incontrate dal primo servizio dell'aviazione, che fungeva contemporaneamente da centro d'istruzione, possono riassumersi con il telegramma indirizzato nell'estate del 1916 allo SM dell'esercito:

«Il ten Coeytaux ha capottato. E sano e salvo. Dobbiamo interrompere l'istruzione dei piloti per alcune settimane».

Gli allievi piloti non furono tuttavia rinviati ai loro focolai poiché la loro collaborazione era indispensabile nelle officine che riparavano i pochi velivoli dell'esercito. Nonostante tutte queste difficoltà, durante i quattro anni di servizio attivo furono istruiti 73 aviatori che effettuarono circa 40.000 voli.

Nel frattempo si osservava attentamente il modo con cui le nazioni in guerra si servivano dei loro aerei.

L'intermezzo (1919 - 1939)

Per l'aviazione militare svizzera il periodo situato fra le due guerre si divide nettamente in due fasi principali: gli anni difficili dell'assetamento (1919-1935) seguiti da un'improvvisa rivalorizzazione, poco prima della seconda guerra mondiale (1935-1939).

Durante la prima fase la dissoluzione delle truppe d'aviazione fu persino discussa molto seriamente, l'opinione pubblica essendo molto influenzata dalle idee favorevoli al disarmo, di cui si parlava molto all'epoca. Moltissimo tempo fu consacrato agli studi relativi all'organizzazione e all'acquisto di materiale. A partire dal 1919 le truppe

d'aviazione comprendevano uno stato maggiore, 5 squadre (oggi squadriglie), una compagnia di fotografi e una compagnia del parco di aviazione. Gli effettivi venivano completati mediante uomini trasferiti da altre armi. Soltanto nel 1920 si cominciò a reclutare dei militi destinati alle truppe d'aviazione, ciò che permise, negli anni successivi, di organizzare delle scuole reclute e dei corsi per quadri.

Nel 1924 la prima trasformazione era terminata. Le truppe d'aviazione si componevano di uno stato maggiore e di 5 gruppi d'aviazione, comprendenti un totale di 6 compagnie da caccia e 12 compagnie d'osservazione, ovvero una flotta di 234 velivoli.

L'acquisto di nuovi aerei sollevava non poca inquietudine presso le autorità responsabili, questo perché i crediti erano misurati con molta parsimonia, l'idea secondo cui la pace dovesse durare eternamente essendo molto diffusa. Vennero acquistati 19 Zepp e 16 Heriot. Alfred Comte, uno dei pionieri dell'aviazione svizzera, costruì in licenza alcuni Fokker D-VII e le officine federali fabbricarono una serie di 60 aerei d'osservazione del tipo Haefeli DH-5. Il costruttore francese Dewoitine dette un nuovo impulso allo sviluppo dell'aviazione nel 1928: sotto la sua direzione l'eccellente caccia monoposto Dewoitine D-27, apprezzatissimo dagli aviatori, fu costruito in Svizzera in 66 esemplari.

Fino a questo punto la ricognizione ed il combattimento aereo erano le missioni principali dell'aviazione militare. Un'altra possibilità di impiego cominciò ad imporsi a partire dal 1930, quando le forze aeree d'altri paesi applicarono una nuova tattica, l'intervento nella battaglia terrestre. Per il nostro paese, le conseguenze di questa nuova tattica furono la fabbricazione del biposto Fokker C-V (70 apparecchi), lo sviluppo da parte di specialisti nazionali del C-35 (90 apparecchi) e, più tardi, del C-36 (159 apparecchi). Questi apparecchi si prestavano tanto all'intervento al suolo quanto alla ricognizione e furono i primi, nel nostro paese, atti al trasporto e lancio di bombe.

L'aviazione continuava tuttavia ad essere considerata quale arma ausiliaria. E pur vero che fu dotata di una Direzione federale degli aerodromi, con sede a Dübendorf, il cui compito consisteva nella direzione e nel servizio tecnico, ma essa rimase subordinata ad una sezione dello stato maggiore generale.

Il secondo periodo, che ebbe inizio il 13 ottobre 1936, fu segnato da un mutamento decisivo, in seguito all'evoluzione politica in Europa e la tendenza generale al riarmo; l'importanza della guerra aerea cominciò ad essere riconosciuta anche nel nostro paese. Venne costituito il Servizio dell'aviazione e della difesa contraerea e l'aviazione diventò così un'arma indipendente. Alla testa del servizio venne designato un Capo d'arma e comandante, con il grado di colonnello divisionario. Questo comandante aveva ai suoi ordini non soltanto la truppa d'aviazione con la sua organizzazione terrestre, ma anche la difesa contraerea, che doveva ancora essere costituita, come pure il servizio di avvistamento e segnalazione antiaerei.

La situazione in Europa esigeva una rapida riorganizzazione delle truppe d'aviazione, sotto l'aspetto del personale e del materiale. In poco tempo gli effettivi degli equipaggi furono raddoppiati, nuove piazze armi e aerodromi furono costruiti, gli esistenti migliorati. Poiché la guerra minacciava di scoppiare da un momento all'altro, degli sforzi considerevoli dovettero essere sostenuti, in modo particolare allo scopo di ottenere degli apparecchi da combattimento. Poco prima dell'inizio delle ostilità arrivarono i primi Messerschmitt Me-109, 88 Me-109 E e 12 Me-109 G. Nello stesso tempo il Morane 406 (designato in Svizzera dalla sigla D-3800) fu fabbricato in licenza. Questo caccia monoposto rimase in servizio dal 1939 al 1959. In tutto furono fabbricati in Svizzera 84 apparecchi del tipo D-3800, 207 del tipo D-3801 e 14 del tipo D-3802.

La seconda guerra mondiale (1939-1945)

Le truppe d'aviazione e di difesa contraerea furono mobilitate il 28 agosto 1939. In quel momento l'aviazione non disponeva che di 96 caccia (56 Dewoitine D-27 e 40 Messerschmitt Me-109) e di 138 apparecchi da ricognizione (60 Fokker C-V e 78 C-35).

Fra le 21 unità d'aviazione dell'epoca, solo 3 possedevano un equipaggiamento atto alla guerra e 5 non avevano affatto velivoli. Queste lacune furono però colmate rapidamente grazie ai nuovi Messerschmitt ed alla costruzione dei Morane D-3800.

Dal 1939 al 1945 le truppe d'aviazione prestarono servizio attivo assieme con le truppe di difesa contraerea di volta in volta al completo

od a turno. Esse avevano ricevuto la missione di proteggere la neutralità dello spazio aereo del paese e, in caso d'ostilità, di appoggiare l'esercito con degli interventi al suolo.

Durante il servizio attivo, agosto 1939 a maggio 1945, le truppe d'aviazione compirono 237.393 ore di volo e 652.269 atterraggi. Il servizio di avvistamento e segnalazione antiaerei registrò 6.501 violazioni dello spazio aereo da parte di velivoli stranieri in volo isolato od in formazione.

Nel corso della seconda guerra mondiale la Svizzera, circondata dai belligeranti, non poté evitare che il suo spazio aereo venisse violato, volontariamente o meno, da parte di velivoli stranieri. Il nostro paese, quale stato neutro, era tenuto a difendersi contro tali incursioni. L'aviazione militare, nel corso dei suoi interventi, costrinse due aerei all'atterraggio e poté abbatte 14 in combattimento aereo. Inoltre 35 aerei stranieri caddero sul suolo elvetico e altri 194 atterrarono volontariamente.

La lista degli aerei stranieri internati in Svizzera durante la guerra ci sembra degna di rilievo:

82 bombardieri Consolidates B-24 «Liberator»	(USA)
76 bombardieri Boeing B-17 «Fortezza volante»	(USA)
5 caccia Messerschmitt Me-109	(Germania)
5 caccia notturni Messerschmitt Me-110	(Germania)
4 aerei polivalenti DH-98 «Mosquito»	(Inghilterra)
3 caccia North American P-51 «Mustang»	(USA)
2 caccia Messerschmitt Me-109 F	(Germania)
2 aerei polivalenti Dornier Do-17 «Matita volante»	(Germania)
2 caccia notturni Junkers J-88	(Germania)
2 caccia Fiat CR-42	(Italia)
1 caccia Messerschmitt Me-262	(Germania)
1 caccia Macchi MC-205	(Italia)
1 bombardiere Dornier Do-217	(Germania)
1 aereo da collegamento Stinson L-5	(USA)
1 caccia Fiat G-50	(Italia)
1 aereo da trasporto Caproni 148	(Italia)

In tutto, quindi, 189 velivoli. Inoltre furono trovati i rottami di 19 altri aerei e 29 apparecchi, in quanto non armati, furono restituiti ai loro proprietari rispettivi.

Questa tabella è troppo succinta e non ci permette di trarre delle conclusioni. Per questo motivo preferiamo riprodurre il capitolo che concerne l'attività della nostra aviazione militare ed i suoi successi, estratto dal rapporto del Comandante in capo dell'esercito, generale Henri Guisan:

«All'inizio di giugno 1940, mentre all'ovest l'offensiva tedesca si trovava in pieno sviluppo, i nostri aviatori ebbero l'occasione di misurarsi in combattimento aereo con i piloti tedeschi. Il governo del Reich ci indirizzò allora una nota di protesta molto energica, con cui stigmatizzava l'attitudine dei nostri piloti, ai quali rimproverava — ingiustamente — di aver attaccato dei velivoli tedeschi fuori dello spazio aereo svizzero e di averli abbattuti in territorio straniero. L'affermazione di questa maestria era per me molto più importante di un qualsiasi successo tattico o tecnico: la rivelazione dello spirito aggressivo dei nostri piloti nel compimento della loro missione difensiva costituiva un simbolo prezioso della nostra volontà di resistenza». Il 1940 fu un anno di crisi per la Svizzera cui ogni genere di difficoltà non furono certo risparmiate. L'esercito tedesco lanciò la sua grande offensiva contro il Belgio, l'Olanda e la Francia. La guerra si svolgeva nelle immediate vicinanze della nostra frontiera nord e il nostro spazio aereo era violato sempre più frequentemente. Durante l'anno si contarono non meno di 708 sorvoli della nostra frontiera da parte di velivoli stranieri, di cui 16 furono identificati quali appartenenti agli alleati e 152 ai tedeschi. Quattro apparecchi tedeschi atterrarono sul territorio della Confederazione, un altro cadde, sette furono abbattuti dalla nostra caccia ed uno dalla difesa contraerea. Tre piloti ed osservatori svizzeri trovarono la morte in combattimento e parecchi furono feriti.

Nel corso della primavera del 1944 i tedeschi accarezzavano nuovamente l'idea di attaccare e invadere la Svizzera. Lo sbarco alleato in Europa non permise che i loro piani venissero attuati. Poco prima capitò un grave incidente. Il 28 aprile 1944 un Messerschmitt Me-110 della Luftwaffe atterrò sull'aerodromo di Dübendorf. Era equipaggiato della più recente apparecchiatura elettronica dell'epoca. La Wehrmacht, che attribuiva un'importanza eccezionale alla segretezza degli apparecchi radar di questo velivolo, ne chiese la restituzione. Evidentemente la Svizzera, neutra, non poteva consentire ma, d'intesa con

l'addetto militare tedesco a Berna, l'aereo fu distrutto in sua presenza a Dübendorf. In compenso l'aviazione militare svizzera ricevette 12 Messerschmitt Me-109, munizione compresa.

Si seppe più tardi che, se i tedeschi non avessero ottenuto soddisfazione, essi erano fermamente decisi a bombardare l'aerodromo di Dübendorf e a tentare un colpo di mano di paracadutisti protetti dalla caccia, allo scopo di distruggere il velivolo ad ogni costo.

Durante tutta la durata della seconda guerra mondiale, l'aviazione militare svizzera fu messa continuamente a contribuzione. Come l'ha si ben detto il generale Guisan, il valore con cui essa ha saputo compiere la sua missione difensiva divenne un simbolo della volontà del paese di resistere ad ogni aggressore.

Oggi 1945 - 1974)

Una volta terminata la guerra, la nostra aviazione militare non ha pertanto smesso di rimodernarsi. Gli aerei ad elica ed i biposti furono sostituiti da moderni apparecchi a reazione: ai 175 De Havilland DH-100 «Vampire», seguirono 250 De Havilland DH-112 «Venom», 160 Hawker «Hunter» ed infine, dal 1964, 57 Mirage III S. Per le missioni di collegamento e di trasporto l'aviazione militare è stata dotata di elicotteri Alouette II e Alouette III, come pure di velivoli Pilatus «Porter». Il nostro parco d'aviazione comprende oggi circa 330 aerei da combattimento (Mirage, Hunter, Venom) e circa 100 elicotteri. Gli aerei da combattimento sono al sicuro in caverne a prova di bomba. Lo stesso dicasi dei posti di comando.

Lo spazio aereo svizzero consiste in un'unica zona operativa, nella quale l'impiego degli aerei e dei missili di difesa contraerea deve poter essere deciso senza indugio. Soltanto una direzione centralizzata e razionale può garantire la massima efficacia dell'insieme dei nostri mezzi difensivi.

La valutazione della situazione aerea, la decisione relativa all'impiego dei mezzi d'intercettazione, l'assegnazione della missione e l'esecuzione degli ordini, tutti questi problemi sono molto complicati, ed il tempo a disposizione per risolverli è molto breve. E' quindi stato necessario di acquistare i mezzi più moderni e più perfezionati. Il sistema di sorveglianza e d'allarme iniziale, conosciuto sotto il nome

di «Florida», risponde a queste esigenze. Si tratta infatti del sistema più importante e complesso che non sia mai stato acquistato per la difesa nazionale.

Si può affermare senza presunzione che la difesa aerea svizzera rappresenta un bastione non trascurabile nel cielo europeo.

Nel corso di questi 60 anni le truppe d'aviazione hanno vissuto delle importanti trasformazioni. I responsabili di quest'arma sono coscienti che, per mantenerla e per conservarne la sua efficacia, degli sforzi immensi saranno ancora necessari, perché non ci sono alternative: l'aviazione militare svizzera non deve cessare di rinnovarsi od è altrimenti condannata ad un rapido declino.