

Pilatus

Autor(en): **Monzeglio, Ettore**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **69 (1997)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-247281>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Pilatus

Col Ettore Monzeglio

1. Cognome di un celebre giudice, di nome Ponzio, passato alla storia per aver lavato le mani dopo un giudizio tutt'altro che imparziale, almeno visto dai cristiani.
2. Nome di una montagna che sovrasta la bella città di Lucerna, mèta dei turisti montanari inglesi che la scalavano all'inizio del secolo come fosse l'Everest.
3. Ma soprattutto nome di una fabbrica Svizzera di aeroplani, diventata nota in tutto il mondo, primo per i meravigliosi velivoli che produce e secondo per le polemiche che questi velivoli hanno sollevato specialmente per merito di personaggi nostrani.

Costruita negli anni 40, con 65 meccanici, si occupava del montaggio e della manutenzione dei velivoli militari.

Nel 1945 iniziò a produrre prototipi di propria fabbricazione (P2-01).

Una direzione estremamente dinamica sempre pronta a dare fiducia ai propri collaboratori e una maestranza qualificata, hanno fatto sì che la reputazione in breve tempo varcasse i confini nazionali raggiungendo i paesi più remoti del mondo.



Pilatus PC-6 Turbo Porter.

Ma i prodotti che più hanno fatto versare inchiostro sono sicuramente i PC-6 Porter, il PC-7 e il PC-9.

Ho avuto la fortuna di essere uno dei primi piloti a volare su questi tre tipi di velivoli. Li giudico meravigliosi sotto ogni aspetto. Con il PC-7 ebbi addirittura l'onore di fare una dimostrazione di volo con il prototipo durante un meeting. Era il primo turboelica della ditta, e fu un vero successo.

Si potrebbe discutere dell'estetica del Porter, ma nulla è stato lasciato al caso. Le ali, con una sezione di uguale forma dalla radice alla fine ne semplificano la fabbricazione, riducendone i costi e la manutenzione.

La fusoliera a sezione quadrata, con grande porta scorrevole, si presta agevolmente al carico di casse e pacchi di grande volume.

Delle fissazioni particolari sul pavimento, permettono di montare due file di poltroncine e in 3-4 minuti trasformare il Porter in comodo velivolo da turismo. Una grande apertura nel pavimento, facilita il montaggio di un serbatoio di 800-900 litri per il lancio d'acqua o liquidi insetticidi. Con piccole modifiche si può aumentare il carico utile fino a 1500 kg. Un polivalente sotto tutti gli aspetti. Non dimentichiamo che la sua aerodinamica e un basso carico alare gli permette di partire



Pilatus PC-7 Turbo Trainer. Versione civile.

e atterrare in poche decine di metri anche su terreni non consolidati. Può essere dotato di sci per gli atterraggi sulla neve oppure di galleggianti per gli ammaraggi sull'acqua.

È dunque un velivolo polivalente eccezionale.

Il PC-7 è un turboelica che fece i suoi primi voli nel 1980.

Una linea elegante e snella, ottime qualità di volo, una meccanica di alta precisione e una strumentazione di avanguardia, in poco tempo conquistò i favori di tutti coloro che lo avvicinarono.

Prima fra tutti fu l'aviazione Svizzera che ne acquistò quaranta per sostituire i vecchi ma pur sempre validi P-3, che servirono a formare i piloti militari dal 1956 fino all'arrivo del PC-7. Poi nel 1987 arrivò il PC-9. Versione migliorata del PC-7. Aerodinamica modificata, potenza del motore raddoppiata. Le prestazioni, specialmente nel volo ascensionale, erano pari al Vampire, primo Jet da caccia dell'aviazione Svizzera. La strumentazione era composta da quanto più moderno c'era sul mercato mondiale.

Dalle indicazioni riflesse sul vetro frontale, che non obbligavano il pilota ad abbassare lo sguardo per controllare gli strumenti, al primo sistema di navigazione satellitare (GPS). Il nostro esercito lo impiega al posto dei Vampire (ormai troppo vecchi) per il rimorchio dei bersagli per il tiro con l'anti-aerea.

Da ogni parte del mondo arrivarono gli interessati, perché gli specialisti si erano accorti che era nato un velivolo particolare.

Ma ben presto nacquero le più grandi difficoltà per la fabbrica di Stans.

Personalità della nostra politica tentarono con ogni mezzo di impedirne l'esportazione, sia del PC-7 che del PC-9, perché in certi paesi erano stati utilizzati in azioni belliche. Quest'azione penalizzò in modo considerevole l'attività della fabbrica che dà lavoro a quasi 900 operai. I dirigenti pensarono di trasferire tutta l'attività all'estero, ma il governo del cantone ospitante (NW) convinse la direzione a non procedere in questa direzione.

Nel frattempo gli USA decisero di acquistare 770 PC-9 per dotare di addestratori moderni l'aviazione e la marina. Si trattava di sostituire i vecchi T-37B e i T-34C in servizio ormai da più di trent'anni. Sette furono i concorrenti, fra cui diverse ditte americane. Il concorso fu vinto dalla Pilatus.

Le sei ditte eliminate interposero ricorso presso il governo americano, fu istituita una commissione speciale per valutare la serietà del verdetto e questa non fece altro che confermare la validità del prodotto svizzero.

Se pensiamo che gli USA non sono secondi a nessuno nella fabbricazione di velivoli, questo è un riconoscimento che onora altamente il prodotto svizzero.

Le industrie aeronautiche (estere) concorrenti non lesinarono con trucchi di ogni genere, per mettere in cattiva luce il prodotto svizzero onde vendere il proprio. Ne è un esempio recente la campagna che l'industria francese fece insinuando che nell'acquisto degli FA/18, gli USA pagarono bustarelle agli ufficiali dell'Aviazione svizzera. E questo perché non era stato comperato il velivolo di loro fabbricazione. Per fortuna un'inchiesta esperita personalmente dalla procuratrice Carla Del Ponte fece luce completa e smascherò il tentativo di inganno.

E ai pacifisti, gli anti Pilatus cosa possiamo dire? Solamente lasciate lavorare la nostra industria. Ai popoli o alle etnie che vogliono farsi la guerra non sarà la proibizione di acquistare velivoli svizzeri che li impedirà di uccidersi. Ogni tipo di aeroplano può essere trasformato per portare mitragliatrici e bombe. Si serviranno altrove, magari da quelle nazioni che con i nostri aiuti finanziari (1,6 miliardi ai paesi dell'Est) hanno rimesso in sesto le loro industrie. Poter dire che hanno fatto la guerra e si sono uccisi ma senza i velivoli della Pilatus, è una magra consolazione.

Per fortuna da Berna è finalmente arrivata una «condizionata» luce verde per l'esportazione dei velivoli della Pilatus, eccezion fatta per quei paesi che palesemente e contravvenendo alle norme li utilizzano per scopi non autorizzati.

Si faccia piuttosto uno sforzo maggiore per impedire la guerra, si cerchi di convincere questi signori a non usare mezzi alternativi e che usino i Pilatus per lo scopo per cui sono stati costruiti, e cioè, per la formazione dei piloti che domani solcheranno in pace i cieli di tutto il mondo.

Più di 700 sono i velivoli della Pilatus nelle diverse parti del mondo. L'88% serve all'istruzione di base. Il 10% circa per la formazione tattica, e usano gli agganci sotto le ali per radar e altri congegni. Lo 0,2% circa è utilizzato abusivamente per scopi non autorizzati (vedi grafico). E per questo 0,2% di abusivi si vorrebbe impedire alla fabbrica di esportare i suoi prodotti!

