

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 59 (1987)
Heft: 1

Artikel: Elicotteri armati nel nostro esercito : problemi e possibilità
Autor: Landmann, Lukas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246825>

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: 15.03.2025

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

Elicotteri armati nel nostro esercito: problemi e possibilità

Cap Lukas Landmann, ufficiale informatore, Riehen

Nel mese di novembre 1982 sono stati resi pubblici il «Concetto direttivo - Esercito» ed i «Gradi di ampliamento» 1984-1987. Essi prevedono l'introduzione di elicotteri anticarro: 30-50 elicotteri, organizzati in tre squadriglie, che dovrebbero servire al comando dell'esercito come riserva mobile anticarro. Da un paio d'anni ha avuto inizio una prima valutazione di sette modelli diversi di elicotteri. Questo progetto ha dato luogo ad un'animata discussione. Il maggiore SMG Carrel, per esempio, nel numero 12/1982 della ASMZ ha analizzato le caratteristiche e le possibilità degli elicotteri armati, i concetti del loro impiego nelle forze dell'Est e dell'Ovest e la minaccia che essi rappresentano. Il presente articolo vuole illustrare i problemi dell'impiego di elicotteri da noi, discuterne le possibili soluzioni e tentare di definire il ruolo e le possibilità che potrebbero avere i reparti di elicotteri.

1. Peculiarità dell'elicottero

Sikorski, il noto costruttore di elicotteri, diceva che un elicottero «fa tutto quanto può fare un cavallo e per di più vola». In altre parole, l'elicottero raggruppa in sé caratteristiche della truppa mobile di terra e dell'aviazione. Questa combinazione dà luogo ad un sistema d'arma completamente nuovo, contraddistinto dalle peculiarità che seguono.

Mobilità

L'elicottero influenza la tattica con la sua capacità di trasferire e dislocare fuoco, truppa e materiale ovunque e in ogni momento. Per questo scopo esso si muove in volo radente (volo basso, strisciante, che segue i rilievi del suolo). Ciò significa che nel movimento e nell'impiego delle armi esso, pur volando, si adegua alla struttura del terreno. Da tale constatazione risulta perentoriamente che si tratta di un mezzo della truppa di terra e non dell'aviazione.

La sua mobilità costituisce da un lato un incremento quantitativo: il rotore infatti, trasporta carichi cinque volte circa più in fretta di un mezzo su ruote o cingolato. Ma ancora più importante è l'incremento qualitativo. Tutti gli altri mezzi della truppa di terra sono legati a strade ed assi ed il loro movimento risulta canalizzato dalla struttura del terreno; ostacoli come corsi d'acqua, montagne e zone edificate sono di primaria importanza militare. L'elicottero invece «salta» gli ostacoli e ad eccezione dell'alta montagna, niente gli è insuperabile. Al contrario:

più il terreno d'impiego è ricco di ostacoli e maggiori sono le sue possibilità per nascondersi. Da questa grande mobilità risulta la caratteristica principale d'impiego dell'elicottero, che è *la sorpresa*.

Potenza di fuoco

In primo luogo l'elicottero è un mezzo per spingersi in avanti, come un veicolo su ruote o cingolato. Solo dopo un adeguato armamento (e corrispondente costruzione) esso diventa un nuovo sistema d'arma. L'assortimento d'armi attualmente disponibili comprende principalmente:

- armi anticarro teleguidate della seconda e della terza generazione per la difesa anticarro;
- razzi non guidati per l'impiego al suolo;
- razzi teleguidati contro obiettivi aerei e terrestri;
- cannoni automatici 20-30 mm per la caccia agli elicotteri e per l'impiego al suolo.

Con questi mezzi l'elicottero è in grado di distruggere ogni altro sistema d'arma. Rilevante è che non sono le armi che fanno dell'elicottero un mezzo nuovo e rivoluzionario, bensì il sistema portante. L'esperienza storica mostra che ogni qualvolta delle armi già esistenti sono state combinate con un nuovo sistema portante ne è nata una nuova specializzazione, una nuova Arma. Quando i guerrieri armati di spada e di lancia fecero uso del cavallo nacque la cavalleria; quando il cannone e la mitragliatrice si unirono al cingolato si creò la truppa corazzata; quando la bomba e l'arma automatica si combinarono con l'aereo ebbe origine l'aviazione militare. Le armi sono vecchie e conosciute; il sistema portante da solo, senza armi, è un mezzo di trasporto o di esplorazione. Soltanto la combinazione dà origine ad una nuova Arma. Da ciò risulta che se si introducono elicotteri armati nel nostro esercito viene de facto costituita, una nuova specializzazione, una nuova Arma; un avvenimento che quando si avvererà avrà ripercussioni importanti anche in campo organizzativo.

Vulnerabilità, capacità di tenere e dipendenza logistica

La mobilità elevata esclude certamente una protezione contro i carri e la capacità di tenere. Queste caratteristiche dell'elicottero sono proprie anche dell'aereo. Al contrario delle altre truppe di terra, l'elicottero può difendersi dall'effetto delle armi avversarie solo eludendole; inoltre esso non è in grado di tenere terreno. Anche la sua grande dipendenza dalla logistica lo fa più simile all'aviazione che non alle truppe meccanizzate.

2. Possibilità d'impiego e tipi

La varietà d'impiego dell'elicottero comprende:

- compiti in connessione con sbarchi aerei e controsbarchi aerei del nemico (trasporto di materiale, protezione d'accompagnamento, appoggio e caccia agli elicotteri);
- collaborazione con truppe terrestri (difesa anticarro ed appoggio d'altro genere, sorveglianza e protezione dei fianchi, trasporti);
- esplorazione, compiti di collegamento e di comando (C³-I = Command, Control, Communication - Intelligence).

Se si concepiscono i compiti connessi con gli sbarchi aerei come una modifica dell'attacco meccanizzato e della difesa dallo stesso, determinata dalla peculiarità dell'elicottero, allora tali compiti corrispondono a quelli tradizionali delle truppe mobili terrestri. Si confermano in questo caso le tesi sollevate prima, secondo cui l'elicottero è un mezzo della truppa di terra e che esso, a causa delle sue caratteristiche, costituisce un'Arma a sé.

Quest'ampia varietà d'impiego dà spazio a svariati tipi di elicottero. Distinguiamo le seguenti categorie:

- elicotteri di collegamento e di osservazione;
- elicotteri da trasporto di diverse grandezze;
- elicotteri anticarro;
- elicotteri multiuso;
- elicotteri da combattimento.

I tre ultimi tipi fanno parte degli elicotteri armati e costituiscono l'essenziale dell'Arma degli elicotteri. Essi sono i soli che ci interessano nel nostro contesto. L'elicottero semplice anticarro è un apparecchio da collegamento dotato di un missile anticarro teleguidato. Fanno parte di questa categoria per esempio il Defender, Gazelle, il BO-105.

L'elicottero da combattimento dispone di un armamento svariato ed è particolarmente concepito per l'impiego di combattimento. In questa categoria troviamo il Cobra e l'Apache.

Infine, si definisce come elicottero multiuso un tipo di apparecchio che possiede sia capacità di combattimento che di trasporto. In questa categoria ci sono il Mangusta, il Dauphin ed il Lynx.

Bisogna sottolineare il fatto che soltanto l'elicottero da combattimento, con il suo armamento molteplice ed i suoi dispositivi di protezione passiva, è in grado di operare sopra territorio occupato dal nemico.

3. Problemi

Le caratteristiche ed i punti deboli dell'elicottero danno luogo a problemi indipendentemente dal concetto del loro impiego e dal tipo. Comunque, essi devono essere risolti se vogliamo impiegare questi mezzi. I problemi principali si riferiscono alla dipendenza della logistica ed alla vulnerabilità. I problemi relativi alla «mancanza di capacità di tenere» si manifestano nell'impiego e saranno pertanto trattati in tale ambito.

Dipendenza dalla logistica

La dipendenza dell'elicottero dalla logistica dev'essere considerata su due piani: sul piano dell'infrastruttura, per quanto concerne la concezione delle basi e su quello organizzativo per quanto tocca la struttura e l'organizzazione delle «elitruppe».

Una base di elicotteri richiede una complessa infrastruttura di impianti di rifornimento, di manutenzione e di riparazione. Perciò, la soluzione più semplice sarebbe quella di sistemare gli elicotteri sugli aerodromi dove gli impianti necessari in gran parte già esistono. Ma gli aerodromi sono «obiettivo primario» dell'aviazione nemica. Considerati i tempi di preallarme molto brevi, con cui bisogna contare oggi per la minaccia aerea, esiste la possibilità concreta che gli elicotteri vengano distrutti al suolo già all'inizio di un conflitto. Per questa ragione, per principio, gli elicotteri non devono *mai* trovarsi in un aerodromo.

Come soluzione alternativa potrebbero essere organizzate delle basi di fortuna, con personale addetto mobile, in impianti esistenti, come per esempio le gallerie autostradali. Basi di questo genere costano sicuramente poco, però la loro infrastruttura improvvisata ne renderebbe certamente difficile l'impiego. Nelle installazioni di fortuna la manutenzione e la riparazione richiedono maggior tempo e la prontezza tecnica d'impiego risulta meno buona. Inoltre, le misure ed i dispositivi di protezione non possono essere realizzati con la necessaria efficacia. Le basi di elicotteri che meglio rispondono a tutte le esigenze — aspetto finanziario escluso — sono naturalmente quelle espressamente installate. Noi, in situazione di difesa, ci troviamo nella favorevole condizione di poterle disporre e proteggere in modo permanente. Solo simili basi possono assicurare un'infrastruttura ottimale.

Indipendentemente dalla soluzione adottata, per il normale rifornimento di carburante e di munizione, come pure per le piccole manutenzioni e riparazioni, de-

ve essere sfruttata la mobilità degli elicotteri. «Scaglioni di rifornimento avanzati» molto mobili raggiungono gli elicotteri in punti del terreno che variano continuamente. La base dev'essere raggiunta soltanto per le riparazioni importanti, per le revisioni, per il cambio dell'equipaggio e per la pianificazione degli interventi.

Anche nell'organizzazione dei reparti bisogna tener conto della dipendenza dalla logistica. L'ordine di battaglia non può essere semplicemente ripreso dalle truppe di terra o dall'aviazione. Con una materia così complessa non è possibile che un comandante sia contemporaneamente responsabile per l'impiego, l'istruzione e la manutenzione del materiale. D'altra parte però, una distinzione rigorosa tra personale di volo e personale di terra non è opportuna. La soluzione migliore sarebbe la creazione di reparti relativamente grandi, ma di facile controllo, comprendenti tutti gli specialisti necessari e perciò autonomi. Probabilmente il reparto a livello di battaglione sarebbe quello di grandezza più idonea. Per il buon funzionamento di un tale reparto sono indispensabili spirito di gruppo e senso di solidarietà; uno dei compiti più importanti del comandante è appunto quello di promuovere questi valori nella truppa. Il comandante dovrebbe disporre di due sostituti: uno che si occupa dell'istruzione e della preparazione di combattimento, mentre l'altro, con la responsabilità dei rifornimenti e della manutenzione, sarebbe allo stesso tempo comandante dei servizi.

Vulnerabilità all'effetto delle armi nemiche

Gli elicotteri non sono corazzati o, al massimo, lo sono solo parzialmente e risultano quindi assai vulnerabili. In questo campo sono simili agli aerei. Tale realtà impone all'organizzazione ed alla concezione d'impiego una serie di misure.

Pericolo al suolo

Una base può essere utilizzata solo se si trova fuori dalla portata dell'artiglieria avversaria, quindi circa 30 km dietro la posizione nemica più vicina. Basi situate oltre questa distanza devono essere abbandonate. Da ciò risulta che bisogna preparare un numero di basi superiore a quanto sarebbe quantitativamente necessario. Secondo la situazione, si occupano le basi che sono più idonee. Un effetto secondario favorevole che ne consegue è che l'avversario viene costretto ad esplorare accuratamente tutte le basi.

La minaccia dell'aviazione nemica richiede l'attribuzione organica di mezzi contraerei idonei per la protezione d'opera.

Distaccamenti di guardia proteggono la base contro sabotaggi. Un'istruzione

specifica sul servizio del genio deve renderli capaci di portare aiuto dopo gli attacchi e, a missione conclusa, di distruggere la base.

Ma la minaccia più pericolosa è quella dei mezzi di distruzione di massa, specialmente le armi atomiche. Senza dubbio una base di elicotteri, da cui dipende una delle più importanti riserve del comando dell'esercito, costituisce obiettivo atomico. Noi possiamo affrontare questo pericolo soltanto passivamente, per mezzo di opere fortificate o sotto suolo. In terreno di fanteria, se le installazioni sono disposte sugli assi principali di pregressione, o nelle loro immediate vicinanze, si riduce la probabilità di interventi avversari con armi A.

Nella valutazione generale, constatiamo che ci troviamo in una condizione che ci permette di proteggere le nostre basi di elicotteri molto più efficacemente di quanto non lo possa fare un esercito d'attacco mobile. La concezione di queste basi avrà certe analogie con quella degli aerodromi. L'organizzazione domanderà un impegno finanziario notevole, ma solo così si potrà sfruttare completamente il potenziale costituito dagli elicotteri. In questo modo, la minaccia sugli elicotteri al suolo non sarà maggiore di quella che incombe sulle altre due Armi determinanti al giorno d'oggi: l'aviazione e le truppe meccanizzate.

Pericolo in volo

Le armi di fanteria fino ad un calibro di 20 mm non costituiscono più una minaccia seria per un moderno elicottero da combattimento. La cabina di pilotaggio e gli aggregati importanti sono blindati e sistemi duplici (di propulsione, idraulico, ecc.) riducono il pericolo di deficienza di elementi importanti. Elicotteri anticarro di semplice costruzione non dispongono di simili misure di protezione e il loro impiego deve quindi limitarsi ai settori controllati dalle proprie truppe. Numerosi dispositivi di allarme e di disturbo contro IR e radar proteggono l'elicottero dai razzi e dai cannoni contraerei. Questo effetto difensivo viene aumentato con il volo rasente terra, sopra boschi o zone edificate, a percorso zigzagante e con l'impiego di piccoli reparti che intervengono da direzioni diverse.

Un caccia moderno può identificare un elicottero che vola rasente il suolo solo da quote inferiori ai 1500 m. Quindi, il pericolo che corrono i piccoli reparti di elicotteri nel nostro terreno ricco di coperture è molto limitato. Le contromisure per sfuggire agli attacchi aerei sono il volo occulto, la ricerca di coperti, le rapide deviazioni laterali, oppure l'improvviso passaggio al volo lento. I reparti più grandi, che essendo costretti a mantenere una formazione non possono quindi adattarsi flessibilmente al terreno, devono essere protetti dalla propria aviazione e scortati da elicotteri muniti di razzi aria-aria.

La minaccia più pericolosa sulla quale bisogna decisamente porre l'accento viene dall'elicottero da combattimento avversario, perché uno dei suoi compiti principali è appunto la caccia agli elicotteri ed allo scopo dispone anche di un armamento speciale. Per assolvere il loro compito, gli elicotteri anticarro devono innanzitutto superare gli elicotteri avversari che accompagnano i carri armati; ma, da soli, non possono assolutamente far fronte a questa minaccia. Ciò può essere fatto soltanto da una scorta di elicotteri da combattimento. Si tratta quindi sempre di una lotta per conquistare la «supremazia aerea ad altezza della cima degli alberi». Questo combattimento si decide con piloti migliori, con materiale migliore e con la superiorità numerica. Anche qui non bisogna farsi illusioni; se non siamo disposti a vincere questo duello in ogni caso, allora non ci serviranno a niente alcuni elicotteri anticarro, in quanto essi non riuscirebbero nemmeno mai ad intervenire.

La valutazione generale indica che il mezzo più importante dell'elicottero per evitare l'effetto delle armi nemiche sta nella sua capacità di sfruttare gli ostacoli del terreno, applicando il volo radente ed occulto. E il nostro terreno, ricco di ostacoli, molto irregolare, con vaste estensioni di bosco e con ampie zone edificate, costituisce in questo senso un vantaggio determinante. Il nostro terreno favorisce l'impiego di elicotteri armati, a condizione però che essi siano abbastanza forti da poter contrastare gli elicotteri da combattimento dell'avversario.

4. Forme di combattimento

Dalla varietà degli impieghi e dai pericoli che lo minacciano, risulta che l'elicottero deve padroneggiare due forme principali di combattimento: l'appoggio dall'aria ravvicinato, specialmente come difesa anticarro, e la caccia agli elicotteri. Tutti gli altri compiti pongono problemi piuttosto tecnici che tattici; quindi non vengono trattati in questo ambito.

Difesa anticarro

L'arma principale dell'elicottero anticarro o da combattimento impiegato in missione anticarro è il razzo teleguidato anticarro. Sulle distanze massime d'impiego, che per autodifesa l'elicottero ricerca nei suoi interventi, la durata di volo del razzo va da 15 a 30 secondi. Considerato che al momento del lancio l'elicottero si trova ad altezza di cima degli alberi, il terreno di tiro si presenta al pilota esattamente come si presenta ad un tiratore di ofa da una posizione a terra. Nel nostro terreno ricco di coperti, mentre l'ofa è in volo, un carro armato ha sovente

il tempo di raggiungere il prossimo coperto, oppure di sottrarsi alla vista del tiratore. Dato che l'elicottero non può eludere la copertura del carro armato spostandosi più in alto, perché allora uscirebbe lui stesso allo scoperto e non potrebbe nemmeno più agire di sorpresa, bisogna ricercare un tipo d'impiego da diverse direzioni con sovrapposizione a ventaglio dei settori di tiro, analogamente a quanto si fa nell'impiego degli ofa a terra, così da raggiungere possibilmente tutti gli angoli morti.

Questa soluzione richiede però che gli interventi vengano preparati accuratamente, riconosciuti e possibilmente anche esercitati. In condizioni normali, un intervento improvvisato non entra in considerazione. In relazione a ciò, dev'essere esaminata a fondo l'opportunità di introdurre simulatori di volo e di tiro; dispositivi che non servono unicamente all'istruzione di base, ma possono essere utilizzati anche per esercitare l'impiego di combattimento. Nel presente scritto non è ancora possibile trattare la tecnica di combattimento dell'elicottero poiché essa dipende notevolmente dalle proprietà di ogni tipo, dall'armamento e dal rapporto di combinazione tra le caratteristiche dell'elicottero di esplorazione e quello da combattimento.

La caccia agli elicotteri

Sino ad oggi non esiste nessuna esperienza sul modo come si potrebbe svolgere un duello tra elicotteri da combattimento. Si possono comunque immaginare tre forme diverse di combattimento: l'attacco contro basi avversarie e contro punti di contatto di sostegno, l'imboscata e la ricerca attiva con susseguente attacco dell'elicottero avversario.

Come si è già detto, i nostri elicotteri devono essere in grado di vincere la battaglia per la «supremazia aerea ad altezza della cima degli alberi». Inoltre, devono essere pronti ad affrontare la minaccia portata da un centinaio di elicotteri da combattimento. Tale entità corrisponde pressappoco al numero di elicotteri da combattimento di un'Armata aerea del fronte sovietica, oppure di un Corpo americano. Ciò non significa però che anche noi abbiamo bisogno di 100 elicotteri da combattimento, bensì che il valore di combattimento dei nostri elicotteri deve corrispondere a questa minaccia. Le misure che possono accrescere il valore di combattimento sono:

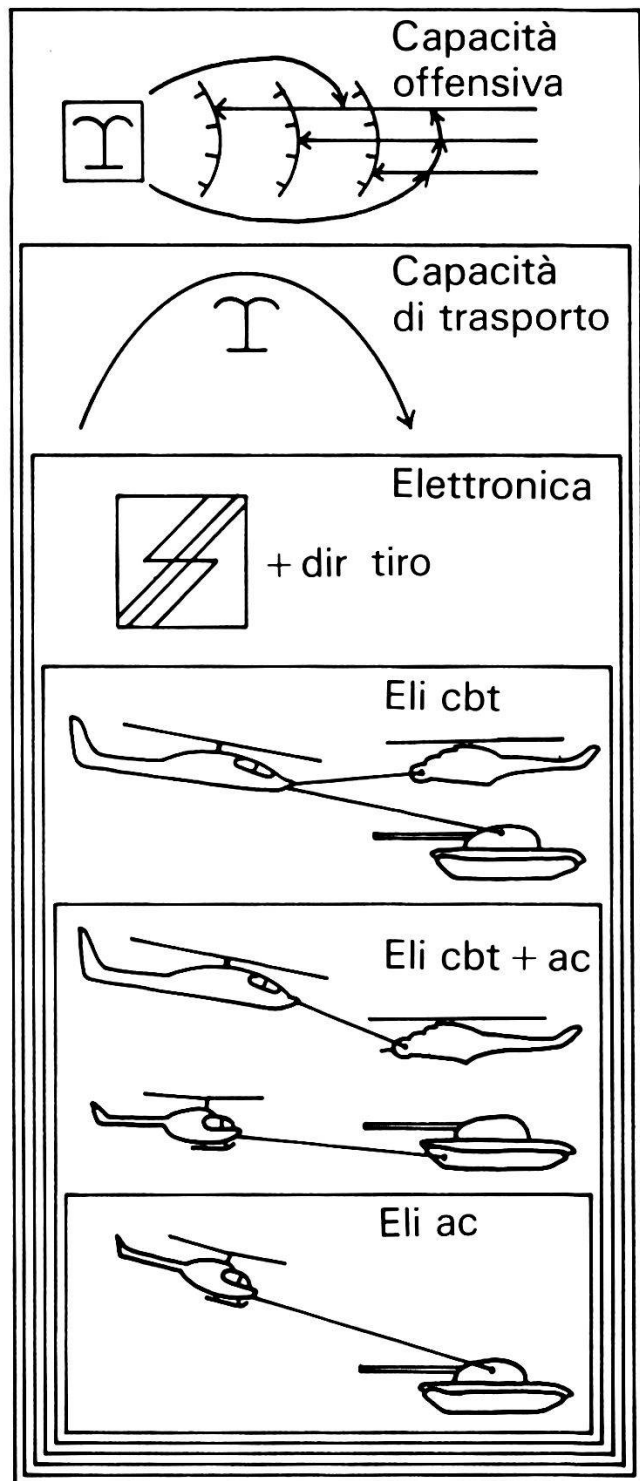
- la protezione delle proprie basi e l'attacco attivo delle basi avversarie; dato che in un esercito mobile queste saranno sempre più o meno di fortuna, noi abbiamo un certo vantaggio iniziale;

-
- la scelta di un tipo di elicottero di elevata agilità e di grande manovrabilità. Nella lotta aerea che si sviluppa tra gli alberi, queste qualità sono ancora più importanti che nel combattimento aereo convenzionale;
 - la creazione di un sistema d'informazione specifico per gli elicotteri. Solo un simile sistema permette l'impiego flessibile necessario ai nostri elicotteri. Considerando la velocità con cui si svolgono le azioni degli elicotteri, non si può rinunciare all'elettronica moderna. Essa comprende i sistemi elettronici dell'aviazione come il TADS (Target Acquisition Designation System) e il PNVIS (Pilot's Night Vision System), nonché l'ELINIT (Elektronic Intelligence) e il SEMA (Special Elektronik Mission Aircraft);
 - la scelta di un armamento adeguato. Tenuto conto della mobilità con la quale si svolge un duello tra elicotteri, un buon cannone sarà probabilmente più efficace di un razzo aria-aria.

5. Possibilità

Il concetto di elicottero «componibile», dove ogni livello contiene le componenti del livello precedente alle quali ne viene aggiunta una nuova, potrebbe pressappoco avere le caratteristiche che seguono (vedi schizzo).

Possibilità d'impiego dell'elicottero da noi. In basso è indicata la soluzione minima «elicottero anticarro», in alto la soluzione massima «capacità d'intervento offensivo». Le soluzioni intermedie, di cui ognuna contiene quella che la precede nella scala, comprendono: combinazione di elicottero anticarro ed elicottero da combattimento, flotta puramente di elicotteri da combattimento, equipaggiamento con elettronica moderna, capacità di trasporto. Naturalmente sono pensabili anche soluzioni intermedie od altre combinazioni di questi elementi.



Elicottero anticarro

Reparti composti unicamente di elicotteri anticarro hanno notevoli limitazioni. La loro carenza di elementi passivi di protezione permette l'impiego soltanto sopra il proprio territorio; la loro inidoneità a dare la caccia agli elicotteri avversari permette solo l'impiego dei reparti più piccoli, nell'ambito tattico più ristretto.

Combinazione di elicotteri anticarro ed elicotteri da combattimento

I reparti misti formati da elicotteri anticarro ed elicotteri da combattimento sono in grado, entro una certa misura, di far fronte alla minaccia degli elicotteri da combattimento avversari e di operare sopra il territorio occupato dal nemico. Gli svantaggi di questa soluzione stanno nella difficoltà logistica di rifornimento e manutenzione di due tipi diversi di apparecchi, e soprattutto nella carenza di flessibilità nell'impiego in quanto ogni tipo, per la sua stessa natura, ha un ruolo rigidamente stabilito.

Elicottero da combattimento

Un reparto puramente di elicotteri da combattimento rappresenta sicuramente la possibilità di maggior rendimento e flessibilità. Esso è in grado di dare la caccia agli elicotteri, di combattere i carri armati e di appoggiare le truppe terrestri da corta distanza dall'aria.

Elettronica

L'equipaggiamento con TADS e PVNS permette l'impiego giorno e notte ed anche con cattivo tempo. La prontezza d'intervento, così elevata, richiede l'avvicinamento di almeno due equipaggi d'impiego, perché in queste condizioni l'unico fattore limitativo è la resistenza dei piloti.

Il sistema ELINT aumenta le nostre prospettive nella lotta per la supremazia aerea ad «altezza della cima degli alberi» e permette anche l'impiego a sorpresa. Queste componenti aumentano il numero delle nostre opzioni. Senza elettronica l'impiego dell'elicottero è possibile soltanto nel senso di risposta nell'ambito di un dispositivo di fanteria; con essa invece, diventano possibili anche gli attacchi davanti e dietro le nostre zone di difesa combinata. L'impiego diviene più flessibile.

Capacità di trasporto

Con l'inserimento in aggiunta, di elicotteri da trasporto, si crea un concetto di mobilità aerea che comprende tutte le componenti per la collaborazione con le truppe terrestri. Oltre alla caccia agli elicotteri, alla difesa anticarro ed all'artiglieria aerea, verrebbero realizzate le componenti dell'elitransporto di truppa, artiglieria, genio e logistica. Questo ventaglio d'impiego ci darebbe una certa mobilità supplementare, che contribuirebbe a migliorare le possibilità della nostra lotta difensiva.

Capacità d'impiego offensivo

Un rafforzamento quantitativo e qualitativo rispetto alla variante descritta prima, permette l'impiego anche in profondità dei reparti d'attacco avversari. Dato che l'elicottero stesso non può tenere terreno, la sua azione offensiva dev'essere realizzata con sbarchi dall'aria. Questi, con l'appoggio di artiglieria e di difesa anticarro aeree, fissano le riserve avversarie, ostacolano la progressione ai reparti di secondo scaglione ed interrompono le linee dei rifornimenti. Questa soluzione ci permette di realizzare la nostra strategia difensiva anche con la condotta di operazioni offensive. Soltanto tale soluzione può mettere a profitto completamente il potenziale di mobilità dell'elicottero, sfruttando pienamente il fattore sorpresa. E chi è numericamente inferiore, solo con la sorpresa può essere il più forte al momento giusto e al posto giusto. Questa soluzione ci permette di interrompere durevolmente lo slancio offensivo dell'avversario, invece di spezzare unicamente la punta del suo cuneo d'attacco.

Dalle possibilità tracciate deve scaturire un concetto d'impiego degli elicotteri che sia adatto per noi e realizzabile. L'elicottero è un mezzo di combattimento molto idoneo per le nostre condizioni, che può persino offrirci la possibilità di un'opzione tattica offensiva. Ma se il concetto viene pianificato troppo ridotto e modesto bisogna chiedersi se il risultato ripaga la spesa.

(da «ASMZ» Nr. 10)