

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 59 (1987)
Heft: 4

Artikel: Jet d'allenamento Hawk : programma d'armamento 1987
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246851>

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

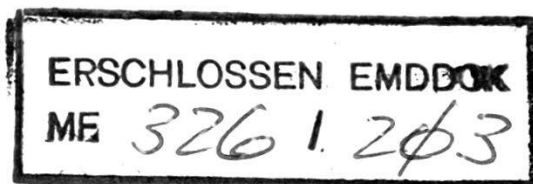
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Jet d'allenamento Hawk

(programma d'armamento 1987)



L'aggruppamento dell'istruzione del nostro esercito ci ha trasmesso l'informazione seguente sull'aereo di allenamento Hawk recentemente acquistato. La traduzione è a cura della RMSI.

Nel suo messaggio per il programma di armamento, il Consiglio Federale domanda alle camere federali la concessione di un credito di 395 milioni di franchi per l'acquisto di 20 aerei del tipo Hawk completi di accessori, parti di ricambio, materiale per il servizio a terra, materiale per le riparazioni e un simulatore di volo.

Tutti i piloti delle formazioni di combattimento istruiti dal 1958 hanno compiuto le loro prime esperienze di volo con un velivolo a reazione, su un aereo da allenamento Vampire DH-115. Questi vetusti aerei, oramai diventati i veterani degli



aviogetti hanno raggiunto i limiti di età tanto da non rispondere più, in nessun senso, alle esigenze poste per un severo allenamento dei piloti.

Nella primavera del 1984 il Dipartimento militare federale decise il lancio di un nuovo programma tendente a valutare «quale nuovo aereo» potesse entrare in linea di conto per la sostituzione del vecchio Vampire. Lo sviluppo di una tale macchina e una sua costruzione in Svizzera, furono subito scartate per ragioni di costo. In una prima tappa si valutarono 4 modelli diversi. Essi furono osservati tra il 1984 e il 1985 esaminandone i loro aspetti tecnici, commerciali e logistici completandoli con vari voli di prova. I primi risultati dimostrarono che la soluzione più economica sarebbe stata quella di acquistare un aviogetto che garantisse in modo sicuro la continuazione dell'istruzione dei piloti provenienti dalle scuole su aerei del tipo PC-7 dotato di turbo-propulsore. Scegliere un aereo le cui caratteristiche sarebbero state inferiori a quanto si provava, significava far ricorso a aerei da combattimento il cui costo e i cui rumori sarebbero stati molto più elevati. Così nel 1985 il DMF decideva di continuare gli esami con i due modelli Alpha - Het e Hawk.

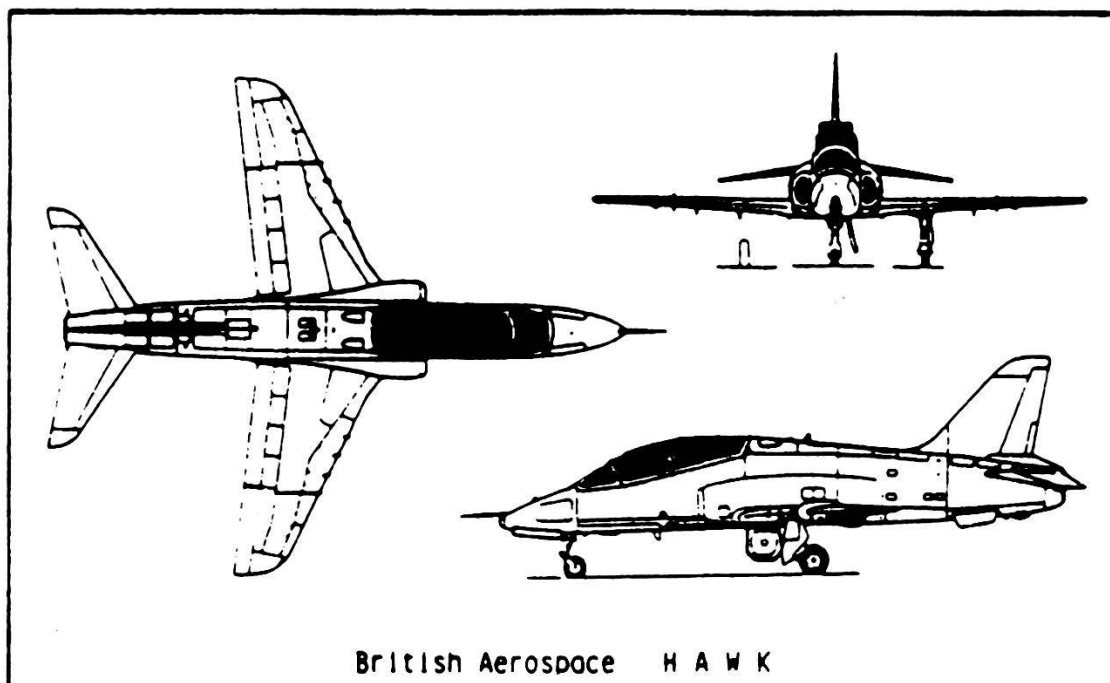
In marzo e aprile del 1986 i due modelli prescelti furono sottoposti, nel nostro paese, a esami tecnici e d'impiego con la truppa. Due piloti collaudatori, dell'aggruppamento dell'armamento, e cinque istruttori di truppa eseguirono circa 35 voli con ognuno dei due modelli. I vari esami furono completati da studi tecnici e logistici e da misure del rumore. Il risultato delle analisi effettuate permetteva di concludere che i due veivoli rispondevano alle nostre esigenze militari e tecniche. Pertanto vennero dichiarati idonei all'utilizzo per le nostre truppe di aviazione. Questo fatto di parità di valutazione permise lo sfruttamento di situazioni concorrenziali e commerciali tali, da portare offerte vantaggiose da parte dei costruttori.

La scelta cadde sull'aviogetto Hawk grazie ad un prezzo molto più favorevole dell'Alpha - Jet. Oltre alla ragione prezzo, altri fattori come:

- la robustezza; la prospettiva di una certa longevità della sua costruzione, così come una migliore visibilità della carlinga (molto importante nell'istruzione) fecero decidere per la marca inglese.

Dati tecnici dell'aviogetto Hawk

| | |
|---|---------------------------|
| Costruttore | British Aerospace (GB) |
| Lunghezza | 11.90 m. |
| Apertura alare | 9.40 m. |
| Altezza | 4.00 m. |
| Peso massimo al decollo senza carico esterno | 5272 Kg. |
| Velocità massima | 1013 km/h |
| Spinta di salita massima | 47 m/s |
| Altitudine massima | 14'000 m. |
| Primo volo | agosto 1974 |
| Messa in servizio | 1977 |
| Numero d'aerei venduti o ordinati | ca. 600 a 10 paesi |



Il programma di acquisto prevede pure un simulatore di volo di moderna concezione, utilizzabile durante tutto il periodo di istruzione. Esso permette l'esercitazione delle varie misure gravi in caso di avarie, le varie operazioni di decollo e di atterraggio (esercizi generatori di forti rumori) e tutte le procedu-

re di volo strumentale e di radionavigazione. L'industria svizzera parteciperà alla produzione degli aerei. Infatti la British Aerospace fornirà un aereo completo e 19 gruppi di montaggio il cui assemblaggio avverrà presso le officine svizzere. Il fornitore inglese consegnerà inoltre:

- il simulatore di volo;
- le parti di ricambio;
- il materiale per il servizio a terra;
- gli attrezzi per le riparazioni.

British Aerospace organizzerà, tra l'altro, dei corsi di istruzione. La fabbrica federale di aeroplani di Emmen funzionerà da ditta pilota per il montaggio finale dei 19 aerei. Diversi gruppi del velivolo saranno forniti direttamente da aziende locali. Si tratta ad esempio di:

- piano di stabilizzazione orizzontale;
- il tettuccio della cabina e certi elementi propulsori.

Sul piano della produzione si tratta di salvaguardare vari posti di lavoro e di mantenere una certa padronanza nel settore tecnologico. La partecipazione diretta a questa operazione sarà completata da una partecipazione indiretta dell'industria svizzera sotto forma di compensazioni che permetteranno di controbilanciare l'ordinazione passata alla British Aerospace. La parte svizzera di questo acquisto ammonta a 77 milioni di franchi. Indirettamente invece l'industria svizzera disporrà di un volume supplementare di ordinazioni per circa 275 milioni di franchi. Gli aerei saranno consegnati alla truppa tra il 1990 e il 1991.