Il nuovissimo elicottero da trasporto AS 532 UL Cougar

Autor(en): **Brunetti, Stefano**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **73 [i.e. 74] (2002)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-247582

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Il nuovissimo elicottero da trasporto AS 532 UL Cougar

Ten col SMG Stefano Brunetti

Dopo aver acquistato i primi 15 elicotteri da trasporto del tipo AS 332M1Super Puma e con grande soddisfazione aver constatato, non da ultimo durante la missione "ALBA", di possedere un ottimo velivolo, le nostre Forze Aeree si sono dotate recentemente dell'ultima versione modificata e migliorata di questo mezzo di trasporto. Per le missioni attuali e future le necessità nell'ambito del trasporto aereo sono sempre più alte. Il Parlamento ha deciso nel 1998 l'acquisto di 12 elicotteri nella nuova versione.

Le caratteristiche

Se all'esterno le differenze sono minime, all'interno invece il cockpit è completamente stato rinnovato (vedi foto pag. 22). Gli strumenti convenzionali sono stati sostituiti da moderni dispay e da qui viene la definizione inglese di "glass-cockpit". I piloti dispongono di nuovi sistemi quale il EFIS (Eletronic Flight Instrument System), Digital Map System (DMS) rappresentazione digitale della carte e un apparecchio che racchiude tutti i dati sull'avionica e i collegamenti radio. L'EFIS Primary Flight Diplay (EPFD) fornisce dati di volo sull'orizzonte, velocità verticale e orizzontale così come *l'altitudine e l'orizzonte artificiale*. L'EFIS Navigation Dispay fornisce i dati sulla direzione di volo, *sulla navigazione* e su punti di passaggio fissati precedentemente con relative distanze nonché dati sul volo strumentale e radar. Il pilota può a seconda delle necessità configurare il dispay a volontà e disporre di più dati contemporaneamente. In caso di guasto, *il display restante può* effettuare le stesse operazioni. Altri due schermi gli permettono di avere dati tecnici sul velivolo.

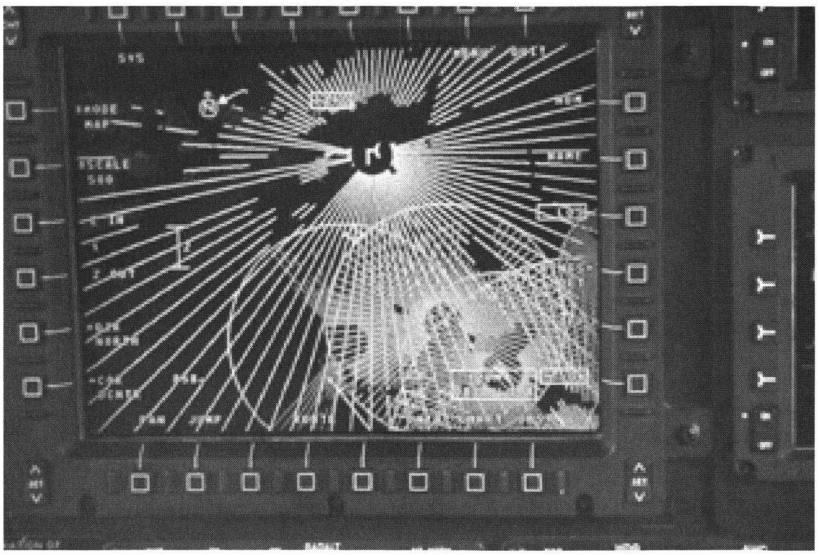
Cartine precise e navigazione

Sullo schermo principale a cristalli liquidi il pilota può disporre di diversi tipi di cartine sulle quali può seguire lo spostamento del velivolo. Ostacoli quali i temuti fili ad alta tensione o fili a sbalzo e altro vengono segnalati con diversi colori e forme.Il modo tridimensionale permette al pilota da un lato di rendersi conto di eventuali problemi di altitudine e dall'altro di scegliere la rotta migliore soprattutto in caso di voli in situazioni difficile o di pericolo.
L'installazione su 4 apparecchi del sistema ISSY permette al pilota di attuare *contro*misure attive e passive nella rilevazione di radar o armi avversarie nel settore. Infatti lo schermo indica al pilota la posizione di queste armi e se il raggio d'azione delle stesse mette in pericolo o no l'apparecchio. Durante il volo di prova ho potuto constatare di persona l'efficacia di questo sistema che permette al pilota con una accurata modifica della rotta di evitare ogni pericolo. Le misure attive *passive* sono garantite da un sistema per la riduzione di emissioni di calore dalle turbine, quelle *attive* da un unità di controllo *rilevamento* elettronica, dai Chaff (sfere al magnesio contro missili a infrarossi) e dai *Flare* (*striscioline* di metallo contro individuazioni radar). Il sistema della gestione del volo, Flight Management System (FMS), permette una perfetta pianificazione e gestione del volo. Esso possiede una infinità di dati che possono essere attualizzati a seconda delle necessità dal nuovo centro Eletronic Data Center (EDC) di Alpnach, il quale si occupa di fornirli periodicamente a tutti gli apparecchi. Il Cougar, vi posso garantire, vola anche da solo con estrema precisione, seguendo la natura del terreno e la rotta precedentemente fissata dal pilota. La precisione del sistema è inoltre garantita dal sistema di navigazione inerziale (IRS) e dal Global Position System (GPS).

Conversione e addestramento dei piloti

Le notevoli novità di questo apparecchio necessitano una specifica formazione dei piloti che devono seguire un programma dettagliato di istruzione e di allenamento. Questo viene garantito da un pool di istruttori. Non solo i piloti devono essere preparati alle nuove esigenze ma anche i meccanici di volo devono seguire una fase di istruzione mirata.

Il magg Mariano Spada, il ten col SMG Stefano Brunetti, il magg Patrick Voutaz e il col Meier.



Il cockpit è stato completamente rinnovato.

Consegna degli apparecchi

Il primo Cougar contrassegnato con il n° T–333 ha assolto il suo primo volo il 15 maggio del 2000 a Marignane in Francia ed è stato fornito ufficialmente il 2 maggio 2001 alle Forze Aeree elvetiche. I rimanenti apparecchi sono e verranno assemblati dalla RUAG Aerospace ad Emmen. Attualmente sono in servizio 9 elicotteri di questo tipo e l'ultimo entrerà in servizio nell'aprile di quest'anno. Tutti gli apparecchi entreranno a far parte della Squadriglia da trasporto aereo 6 nel gruppo da trasporto aereo 6 con sede ad Alpnach. Essa disporrà di 30 piloti per la maggior parte professionisti.

Considerazioni finali

Con l'acquisizione di questi nuovi apparecchi la mobilità delle nostre Forze armate è garantita e assume un livello qualitativo elevato. Non sempre tutto è filato liscio dall'inizio, le esperienze internazionali hanno però permesso a tutti di riconoscere le carenze e di attuare i necessari correttivi. D'altronde l'aumento delle missioni sia in patria che all'estero e il riconoscimento della validità dei nostri piloti e mezzi sono una dimostrazione della grande professionalità dimostrata dalle nostre Forze Aeree. Nei voli notturni ad esempio siamo di lunga a livelli molto alti rispetti ad altri paesi grazie alla ottima preparazione dei nostri piloti e al modernissimo equipaggiamento a disposizione.

Le possibilità di impiego Joint tra le nostre Forze Armate sono aumentate e dunque bisogna sempre di più, e qui parlo ai comandanti dei corpi di truppa, esercitare la collaborazione già in tempo di pace per essere efficienti in ogni occasione. Da ultimo desidero ringraziare di cuore l'amico magg Mariano Spada per l'opportunità fornitami di effettuare un volo di prova eccezionale su questo nuovo gioiello delle Forze Aeree e gli faccio i miei auguri di successo per l'importante funzione che svolge come pilota professionista in ambito internazionale. ■